

Sezon lotny już się zaczął. Wraz z innymi entuzjastkami lotnictwa chętnie by od razu zaczęła latać i panna Ela z Wydawnictw Komunikacyjnych, jednak najpierw trzeba odbyć odpowiednie przeszkolenie. Ale nie święci garnki lepią...

Zdjęcie: B. Koszewski

Z obrad III Zjazdu PZPR



Członek KC PZPR minister Obrony Narodowej generał broni Marian Spychalski.

ZLIKWIDOWALIŚMY DAWNE ZACOFANIE W ZAKRESIE OBRONNOŚCI KRAJU

W trzecim dniu obrad III Zjazdu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej przemówienie wygłosił członek KC PZPR, minister Obrony Narodowej, generał broni Marian Spychalski, który powiedział m. in.:

„Program socjalistycznego rozwoju naszej ojczyzny nakreślony w tezach zjazdowych stwarza jasną, widoczną dla wszystkich i optymistyczną perspektywę przekształcenia Polski w kraj wysokiej techniki, kultury i dobrobytu mas pracujących. Nadal wzrastać będą siły Rzeczypospolitej i jej obronność, stanowiące nieodzowny warunek naszego pokojowego budownictwa.

Dziś już jest widoczne, że dopiero władza ludowa zlikwidowała zacofanie Polski również w dziedzinie obronności, zacofanie, które tak mocno wystąpiło w dniach klęski wrześniowej w 1939 r.“.

„**Armia nasza** — stwierdził minister Spychalski — **zorganizowana jest według wymogów nowoczesnej sztuki wojennej, przy wykorzystaniu pomocy i wszechstronnego doświadczenia pierwszej armii socjalistycznej — Armii Radzieckiej, z którą łączy nas ponadto frontowe braterstwo broni.**

Posiadamy i doskonalimy planowo wszystkie rodzaje sił zbrojnych i rodzaje wojsk, niezbędne zarówno do walki w polu jak też do obrony terytorium ojczystego kraju. Wojsko nasze jest obecnie całkowicie zmechanizowane i zmotoryzowane, nasycone dużą ilością najbardziej nowoczesnej broni pancernej. **Wojska lotnicze i obrony przeciwlotniczej obszaru kraju stanowią prawie 1/3 całości sił zbrojnych**“.

Mówiąc o wysokim poziomie wyposażenia i organizacji naszej armii, minister Obrony Narodowej złożył z trybuny zjazdowej w imieniu wojska podziękowanie ludziom naszego przemysłu i nauki, robotnikom i technikom, inżynierom i konstruktorom za ich ofiarną pracę nad doskonaleniem wyposażenia wojska i zwiększeniem sił obronnych kraju. „Źródłem siły naszego ludowego wojska — mówił członek KC, minister Obrony Narodowej gen. broni Marian Spychalski — jest postawa moralno-polityczna żołnierza, jego oddanie sprawie socjalizmu i ludowej ojczyźnie. Kształtowanie takiej właśnie postawy uważała nasza marksistowsko-leninowska partia zawsze za główny cel pracy politycznej w armii. Partia była i jest motorem oraz kierownikiem pracy wychowawczej w naszej armii od jej zarania“.

W swym wystąpieniu minister Obrony Narodowej poruszył także sprawę wychowania młodzieży w wojsku, stwierdzając m. in., że: **„Wielu młodych ludzi zdobywa w wojsku cenne zawody cywilne, co daje również poważne korzyści gospodarce narodowej...** Wojsko Polskie zgodnie z wytycznymi kierownictwa partii staje się coraz lepszą szkołą wychowania młodzieży“.

Mówiąc następnie o sprawie obronności, minister Obrony Narodowej stwierdził:

„Istotą naszej obronności jest jej ludowość, jej powszechność. Zainteresowania sprawami obronności nie ograniczamy bynajmniej do żołnierzy służby zasadniczej, czy też do kadry zawodowych wojskowych. Nasza partia wychowuje najszersze masy pracujące, całe społeczeństwo w głębokim zrozumieniu spraw obronności jako własnej najbliższej sprawy, jako największego patriotycznego obowiązku. W rozumieniu tych spraw winny rosnąć i rosną nowe pokolenia naszej, coraz lepszej w swym zasadniczym trzonie młodzieży.

Dlatego też **za ważne zadanie** w pracy naszej kadry, a przede wszystkim, wszystkich członków partii w wojsku, **uważamy aktywny udział we współdziałaniu szczególnie z tak ważnymi w wychowaniu i organizowaniu młodzieży, organizacjami — jak Związek Harcerstwa Polskiego,** który skupia w swych szeregach przede wszystkim młodzież młodszą, jak mające zasadnicze znaczenie dla ideowo - politycznego wychowania młodzieży **Związek Młodzieży Socjalistycznej i Związek Młodzieży Wiejskiej, jak — rozwijające zainteresowania sprawami obronności i przysposabiające do określonych specjalności wojskowych — Liga Przyjaciół Żołnierza i Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej“.**

W swym wystąpieniu minister Obrony Narodowej poruszył sprawę jedności ideologicznej i politycznej państw socjalistycznych, której wojskowym wyrazem jest Układ Warszawski, stwierdzając m. in.:

„Jeszcze nigdy kraj nasz nie znajdował się w tak korzystnej sytuacji politycznej i związanym z nią położeniu strategicznym. Wspólnie z nami na straży naszych granic stoją doskonale wyposażone i wyszkolone armie naszych przyjaciół i sojuszników — przede wszystkim doskonale wyposażona i uzbrojona we wszystkie rodzaje najnowocześniejszej broni i sprzętu Armia Radziecka.

Jako nasi bezpośredni sąsiedzi są z nami Czechosłowacka Armia Ludowa i Narodowa Armia Ludowa Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Z nami są siły wielkich Chin i wszystkie inne armie socjalizmu“.

Mówiąc o zakusach rewizjonistów zachodnio-niemieckich minister Obrony Narodowej Marian Spychalski, wśród oklasków, stwierdził, iż: „nawet najbardziej ograniczeni rewizjoniści nie myślą zapewne, że ktokolwiek w naszym obozie pozwoli na jakiekolwiek wyciąganie łap po nasze na zawsze już utrwalone granice na Odrze — Nysie i Bałtyku czy granice innych krajów socjalistycznych. **Radzimy epigonom hitleryzmu, aby nie spieszyli się do roli ostatnich już w historii przestępców wojennych, których narody świata miałyby posadzić na ławie oskarżonych“.**

Lotnicy współautorami wydań gazet zjazdowych

Z dużą pomocą przyszli nasi lotnicy ekipie sprawozdawców Polskiej Agencji Prasowej na III Zjeździe PZPR. Chodziło o to, aby możliwie najszybciej przekazać pełny tekst przemówienia I sekretarza KC PZPR Wł. Gomułki prasie terenowej — nie za pośrednictwem dalekopisów, lecz drogą lotniczą. W ten sposób można było wydatnie przyspieszyć dostarczenie pełnego tekstu przemówienia drukarniom gazet wojewódzkich, uniknąć pomyłek technicznych i związanego z tym przedłużania się czasu przekazywania materiału.

Na prośbę kierownictwa PAP dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. J. Frey-Bielecki polecił, by w dniu rozpoczęcia Zjazdu z Warszawy wystartowały samoloty wojskowe, przewożąc do szeregu miast wojewódzkich pełny tekst referatu I sekretarza KC PZPR.

M. in. wystartowały załogi pilotów poruczników Z. Czmoka, K. Mekalskiego i J. Rozwory. Dzięki pomocy pilotów szereg pism mogło w środę 11 marca br. podać tekst przemówienia I sekretarza partii.

Pozdrowienia lotników dla Zjazdu

OD ZARZĄDU GŁÓWNEGO APRL

Zarząd Główny Aeroklubu PRL oraz szereg aeroklubów regionalnych i szkół lotniczych przesłało pozdrowienia do Prezydium III Zjazdu Zjednoczonej Partii Robotniczej. Poniężj publikujemy treść telegramu przesłanego przez ZG APRL:

III Zjazd
Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej
W a r s z a w a

Drodzy Towarzysze-Delegaci na III Zjazd
Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej!

Zarząd Główny Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej przesyła Wam w imieniu wszystkich członków naszej organizacji, a za Waszym pośrednictwem wszystkim członkom PZPR — robotnikom, chłopom i inteligencji pracującej — gorace pozdrowienia oraz życzy owocnych, twórczych obrad.

Pod przewodnictwem Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej i naszego ludowego Rzadu polskie lotnictwo sportowe na dziesiatkach lotnisk aeroklubów regionalnych i szkół wyszkoliło tysiące młodych modelarzy, szybowników, spadochroniarzy i pilotów samolotowych.

Zapewniamy Was, Drodzy Towarzysze-Delegaci, że nadal będziemy wychowywać młodzież zrzeszoną w Aeroklubie PRL na gorących patriotów naszej socjalistycznej Ojczyzny.

AEROKLUB POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ
ZARZĄD GŁÓWNY
Warszawa

OD POLSKICH LINII LOTNICZYCH „LOT“

Do
Prezydium III Zjazdu
Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej
W a r s z a w a

Komitet Zakładowy Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, Rada Zakładowa i Dyrekcja Polskich Linii Lotniczych „Lot“ — na wspólnym posiedzeniu dnia 12 marca 1959 r. postanowiły w imieniu Podstawowej Organizacji Partyjnej PZPR i wszystkich pracowników Polskich Linii Lotniczych „Lot“ przekazać Wam, Drodzy Towarzysze-Delegaci, najserdeczniejsze pozdrowienia i życzenia owocnych obrad oraz zapewnić Was, że my ze swej strony dołożymy wszelkich starań, aby zabezpieczyć rozwój Polskich Linii Lotniczych „Lot“ zgodnie ze wskazaniami III Zjazdu PZPR i uchwałą II Konferencji Samorządu Robotniczego PLL „Lot“, aby komunikacja lotnicza mogła wziąć jeszcze większy udział w wykonywaniu zadań gospodarczych, umocnieniu więzi narodu polskiego ze wszystkimi bratnimi narodami, w walce o Pokój i Socjalizm.

Naszym zasadniczym hasłem i podstawą codziennej pracy jest latać szybciej, dalej i taniej, na coraz bardziej nowoczesnym sprzęcie, zapewniając maksimum możliwych wygód dla pasażerów.

Warszawa — Centralny Port Lotniczy Okęcie
12 marca 1959

KOMITET ZAKŁADOWY PZPR,
RADA ZAKŁADOWA I DYREKCJA PLL „LOT“

Delegaci na III Zjazd PZPR

W poprzednim numerze zapoznaliśmy Czytelników z delegatami lotnictwa wojskowego na III Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej. W tym numerze podajemy wykaz-delegatów uczestników III Zjazdu PZPR, którzy pełnią funkcje honorowe lub społeczne w naszym lotnictwie sportowym oraz delegatów z przemysłu lotniczego.

BRYCH JANUSZ — inżynier, czł. egz. KZ PZPR — delegat województwa rzeszowskiego.

CYRANKIEWICZ JÓZEF — czł. Biura Politycznego KC PZPR, prezes Rady Ministrów; **Prezes Honorowy Zarządu Głównego Aeroklubu PRL** — delegat województwa krakowskiego.

DOMAGAŁA CZESŁAW — przewodniczący Prez. WRN; **Prezes Honorowy Aeroklubu Kieleckiego** — delegat województwa kieleckiego.

DWORAKOWSKI ZYGMUNT — przewodniczący Prez. St. RN, czł. egz. KW PZPR; **Prezes Honorowy Aeroklubu Warszawskiego** — delegat Warszawy.

FREY-BIELECKI JAN, gen. dyw. pil. — dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK, poseł na Sejm, **wiceprezes Zarządu Głównego Aeroklubu PRL.**

MROZIŃSKI JÓZEF — frezer, sekr. POP — delegat województwa rzeszowskiego.

OLEWIŃSKI MARIAN — wiceminister Komunikacji, czł. egz. KW PZPR; **członek Zarządu Głównego Aeroklubu PRL** — delegat Warszawy.

OLSZEWSKI JÓZEF — czł. KC, kier. Wydz. Ekonom. KC, poseł na Sejm; **członek Zarządu Głównego Aeroklubu PRL** — delegat województwa katowickiego.

PAROL JÓZEF — I sekr. KZ PZPR czł. egz. KW — delegat województwa lubelskiego.

RACZKOWSKI JAN, gen. bryg. — **Prezes Honorowy Aeroklubu Poznańskiego.**

SIKORA STANISŁAW — naczelny dyr. Zjedn. Hutnictwa Żelaza i Stali; **członek Zarządu Aeroklubu Śląskiego** — delegat województwa katowickiego.

STUDZIŃSKI ZDZISŁAW, kontradmirał — dowódca Marynarki Wojennej; **Prezes Honorowy Aeroklubu Gdańskiego.**

SZAFRAŃSKI STANISŁAW — naczelny dyr. huty „Kościuszko“; **członek Zarządu Aeroklubu Śląskiego** — delegat województwa katowickiego.

WANIOŁKA FRANCISZEK — minister Górnictwa i Energetyki, czł. KW PZPR; **Prezes Honorowy Aeroklubu Śląskiego** — delegat województwa katowickiego.

ZAGRODA TADEUSZ — stolarz, b. czł. KZMP — delegat Warszawy.

PROBLEMY KOMUNIKACJI NA III ZJEŹDZIE PZPR

W siódmym dniu obrad III Zjazdu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej zabrał głos w dyskusji minister Komunikacji Ryszard Strzelecki, który omówił zadania stojące przed transportem w najbliższych siedmiu latach. Podkreślił on, że w ubiegłym okresie na rozwój komunikacji przeznaczono poważne środki. Omawiając zamierzenia resortu w dziedzinie rozwoju lotnictwa cywilnego, minister Komunikacji powiedział m. in.:

„W komunikacji lotniczej zamierzenia nasze idą w dwóch kierunkach: rozszerzenia komunikacji zagranicznej, co poprawi wyniki finansowe „Lotu" oraz unowocześnienia sprzętu i lotnisk".

ŚWIATOWY REKORD WYSOKOŚCI NA ŚMIGŁOWCU

Pilot F. Biełuszkin ustanowił na śmigłowcu „Mi-1", rekord wysokości lotu wznosząc się na wysokość 6 602 m. Wynik ten jest o 308 m lepszy od oficjalnego światowego rekordu wysokości uzyskanego przez polskiego pilota Stanisława Gajewskiego.

Rekordowy lot odbył się 12 marca w pobliżu Moskwy. Komisja Sportowa Centralnego Aeroklubu ZSRR otrzymała materiały dotyczące wspomnianego lotu, które po rozpatrzeniu zostaną przesłane do FAI.

(A)

Jugosłowiańscy goście w Jeżowie



Cvetka Klancnik-Belin

W ramach współpracy i wymiany doświadczeń pomiędzy Związkiem Lotniczym Jugosławii i Aeroklubem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej przebywali z końcem ubiegłego roku w jugosławiańskim ośrodku lotów falowych w Bihac dwaj nasi instruktorzy szybowcowi — Tadeusz Popiel i Andrzej Brzuska.

Obecnie przybyła do Polski z rewanżową wizytą dwójka jugosłowiańskich instruktorów szybowcowych: Cvetka Klancnik—Belin i Juraj Salaj. Przyjechali oni dnia 12 marca do Warszawy, skąd udali się do szkoły szybowcowej w Jeżowie. Po miesięcznym pobycie w Jeżowie, gdzie będą uczestniczyć w lotach falowych, udadzą się na dwa tygodnie do Leszna, celem zapoznania się z pracą naszego Centrum Szybowcowego.

Cvetka Klancnik-Belin jest wieloletnią instruktorką, posiada złotą odznakę szybowcową z jednym diamentem i jest znaną pilotką-rekordzistką szybowcową, do której należy aktualny kobiecy rekord międzynarodowy przelotu po trasie trójkąta 100 km na szybowcu jednomiejscowym, z doskonałym wynikiem 85,420 km/h.

Juraj Salaj jest również doświadczonym pilotem szybowcowym i samolotowym, od czternastu lat pracuje jako instruktor lotniczy i posiada złotą odznakę szybowcową z dwoma diamentami — za przelot docelowy ponad 300 km i za przewyższenie ponad 5 000 m.

„333"

W Toruniu przygotowują... „rakietę kosmiczną"

W wielkiej tajemnicy dwaj asystenci z Zakładu Fizyki Doświadczalnej Uniwersytetu im. Mikołaja Kopernika w Toruniu przygotowują ciekawy eksperyment. Zamierzają oni wystrzelić w przestworza własnej konstrukcji „rakietę kosmiczną".

Młodzi naukowcy swój eksperyment traktują po amatorsku a ich przygotowania odbywają się poza ramami prac Zakładu Fizyki Doświadczalnej. W tajemnicy utrzymują też termin próby wystrzelenia rakiety.

SAS REDUKUJE PRACOWNIKÓW

DNIA 14 marca dyrekcja Skandynawskich Linii Lotniczych SAS zawiesiła w czynnościach około 700 pracowników lotniska Bromma, wskutek odmowy przyjęcia przez pilotów szwedzkich nowych warunków płacy przy obsłudze samolotów o napędzie odrzutowym — „Caravelle" i Douglas DC-8. Samoloty te mają być wkrótce wprowadzone na liniach zagranicznych SAS.

Na zebraniu Związku Zawodowego Pracowników Lotnictwa Cywilnego decyzja dyrekcji została ostro potępiona. Mimo to SAS zapowiada dalsze redukcje, jeśli zlokautowani piloci szwedzcy nie przyjmą warunków dyrekcji.

(A)

POLSKIE SZYBOWCE NA EKSPORT

Zakłady Sprzętu Lotnictwa Sportowego w Krośnie wysłały pierwszy z 10 zakupionych u nas przez Indonezję szybowców typu „Mucha-100A". Przewiduje się, że cała partia zakupionych szybowców zostanie przekazana odbiorcom jeszcze w ciągu marca br.

Ponadto zakłady w Krośnie mają w najbliższych miesiącach wykonać również pewną ilość szybowców dla Szwajcarii i Jugosławii. Ogółem wyślą one w tym roku na eksport 25 maszyn. (A)

W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

Jak oświadczył oficjalnie premier rządu Kanady — John Diefenbaker, wstrzymane zostały wszelkie prace związane z produkcją ciężkiego myśliwca przechwytującego Avro „Arrow". Zamiast myśliwców „Arrow" Kanada otrzyma amerykańskie pociski zdalnie kierowane „Bomarc" klasy ziemia—powietrze. Decyzja ta jest ciężkim ciosem dla przemysłu lotniczego Kanady. (z)

Najszybszym angielskim myśliwcem dwusilnikowym jest P.1B „Lightning", który na wysokości 12 000 m kilkakrotnie osiągnął prędkość dwukrotnie większą od prędkości dźwięku. (z)

Angielskie linie lotnicze BEA zakupiły w zakładach Fairey 6 samolotów pionowego startu typu „Rotodyne". Wyróżniają się one bardzo cichą pracą silników oraz dużą — jak na maszyny wirnikowe — prędkością: 450 km/h. (z)

Reprezntacyjna kadra austriackich pilotów szybowcowych na rok 1959 składa się z następujących 10 pilotów: Resch, Bernhard, Fennes, Reschreiter, Lagger, Köchl, Lepuschitz, Fritz, Führinger i Fohringer. (z)

Między Brazylią i USA trwają pertraktacje w sprawie uruchomienia olbrzymiej długości linii lotniczej z USA przez Brazylię, Antarktydę do Wschodniej Azji. (z)

Na pokładzie specjalnego samolotu lotnictwa polarnego ZSRR wyleciała z Leningradu do Arktyki grupa radzieckich uczonych z Instytutu Naukowo-Badawczego Arktyki i Antarktydy. Uczeni w ciągu 3 tygodni przelecą ponad 30 tysięcy kilometrów, przeprowadzając badania pokrywy lodowej wód Arktyki. (z)

W Japonii rozpoczęto pracę przy budowie pierwszego po wojnie, dwusilnikowego samolotu pasażerskiego YS. 11. Nowy samolot zabierać będzie 60 pasażerów. Termin wykonania — 1961 r. (z)

W NRF (nie licząc Berlina) istnieje 9 pasażerskich portów lotniczych, 90 lotnisk i około 550 szybowisk. (z)

Aby móc skutecznie konkurować z towarzystwem Trans Canada Airlines inne kanadyjskie linie lotnicze — Canadian Pacific Airlines zdecydowały się zakupić w Anglii znane samoloty turboodrzutowe „Comet". Przy pomocy „Cometów" Kanadyjczycy chcą pokonać konkurencyjne maszyny amerykańskie DC-8. (z)

Znany francuski śmigłowiec „Alouette" będą budować na mocy licencji Szwedzi, w zakładach SAAB. (z)

W Anglii rozpoczęła się budowa nowego naddźwiękowego samolotu odrzutowego TSR-2, który od r. 1965 ma zastąpić dotychczas używany bombowiec taktyczny „Canberra". Samolot, który budują dwie firmy: Vickers-Armstrong i English Electric, ma dysponować prędkością naddźwiękową, nadzwyczaj krótkim rozbiegiem i dobiegiem oraz może być używany na lotniskach trawiastych. (z)

Największy amerykański samolot transportowy C-130 „Hercules" został poddany ciężkim pięciodniowym próbom startu, lądowania i kołowania w terenie błotnistym i porośniętym małymi krzakami. Z ładunkiem 55 ton „Hercules" miał w tych warunkach rozbieg 650 m i dobieg 470 m. Samolot nie odniósł żadnych uszkodzeń. (z)

Pięć znajdujących się w budowie amerykańskich łodzi podwodnych o napędzie atomowym będzie wyposażonych w rakiety balistyczne „Polaris", wystrzeliwane spod wody na odległość 2 400 km. (z)

Stowarzyszenie brytyjskich pilotów komunikacyjnych zażądało dla pilotów latajacych na liniach BOAC (zamorskie) podwyższenia ich zarobków, motywujac to zwiększeniem odpowiedzialności pilotów kierujących wielkimi maszynami odrzutowymi. (z)

Pierwszym samolotem komunikacyjnym, który rozpoczął służbę na liniach lotniczych państwa Ghana, jest angielski De Havilland „Heron". (z)

Meksyk rozpoczyna budowę własnego przemysłu lotniczego. Powstaje nowe towarzystwo, oparte na kapitale meksykańskim i amerykańskim. Z początku przewiduje się produkcję lekkich samolotów, przy czym wyposażenie zakładów zostanie dostarczone przez USA. (z)

Milionowe straty poniosły amerykańskie towarzystwa komunikacji powietrznej wskutek strajków personelu technicznego. Towarzystwo Capital Airlines (38 dni strajku) straciło 11 milionów dolarów, zaś towarzystwo TWA (14 dni strajku) — 12 milionów dolarów. (z)

Wspólnym dziełem Anglii i USA ma być nowy naddźwiękowy myśliwiec, który zaprojektował angielski inżynier Barnes Wallis. (z)

W celu maksymalnego zapobieżenia wypadkom ustanowiony został na transamerykańskiej trasie Nowy Jork — Kalifornia specjalny korytarz powietrzny dla samolotów pasażerskich, szerokości 60 km, na wysokości między 5 000 m i 7 000 m. Samoloty wojskowe otrzymały surowy zakaz wlotu do korytarza. (z)

Jak podaje prasa turecka, rząd USA powziął decyzję dostarczenia Turcji samolotów myśliwskich F-100 i F-108. (z)

Przyjemnego odpoczynku świątecznego życzy wszystkim Czytelnikom redakcja „Skrzydlatej Polski"

ZBIGNIEW CHRONIK NIE ŻYJE

DNIA 12 marca 1959 roku zmarł śmiercią tragiczną Mistrz Sportu Zbigniew Chronik, jeden z pionierów polskiego spadochroniarstwa, odznaczony przez Radę Państwa Złotym Krzyżem Zasługi. Zbigniew Chronik — to piękna postać spadochroniarza, instruktora, kolegi i przyjaciela, to postać człowieka, którego nie zapomni nikt kto choć raz się z Nim zetknął.

Już od najmłodszych lat Zbigniew Chronik związany był z lotnictwem, a szczególnie ze spadochroniarstwem. Początkowo wykonuje skoki w wojsku, a następnie w Lidze Lotniczej. Jest współorganizatorem Centrum Wyszkolenia Spadochronowego w Nowym Targu. Jako jeden z pierwszych skoczków polskich otrzymuje tytuł Mistrza Sportu Spadochronowego oraz licencję skoczka doświadczalnego. Po dwuletniej pracy instruktorskiej w lotnictwie sportowym przenosi się do Wytwórni Spadochronów, gdzie zatrudniony jest do ostatnich chwil życia. W 1954 roku konstruuje pierwszy polski spadochron wyczynowy SW-2. Jest trenerem ekipy polskiej na Międzynarodowych Zawodach Spadochronowych w Bułgarii w 1955 roku i na IV Spadochronowych Mistrzostwach Świata w Bratysławie w 1958 r. Bierze czynny udział w pracach Rady Spadochronowej. W 1957 r. zostaje wybrany na przewodniczącego Komisji Spadochronowej Aeroklubu PRL i na członka Komisji Spadochronowej FAI.



Zbigniew Chronik był instruktorem spadochronowym I klasy i wybitnym działaczem sportu spadochronowego. W dzień po ukończeniu 34 roku życia i wykonaniu swego 530 skoku z samolotu odszedł od nas nieoczekiwanie, okrywając głęboką żałobą polski sport lotniczy, a szczególnie spadochronowy.

Cześć Jego pamięci.

W TYM TYGODNIU

rozmawiamy

Z DYREKTOREM WYDAWNICTW KOMUNIKACYJNYCH inż. JÓZEFEM BANASIEM



NIEDAWNO minęło dziesięciolecie państwowego przedsiębiorstwa „Wydawnictwa Komunikacyjne", które — jak Czytelnikom wiadomo — wydają już od siedmiu lat także „Skrzydlatą Polskę" (rocznica ta miała miejsce właśnie na początku marca). Z tej okazji zwróciliśmy się do dyrektora wydawnictwa inż. Józefa Banasia z kilkoma pytaniami.

— Panie Dyrektorze, czy zechciałby Pan poinformować naszych Czytelników o tzw. profilu wydawnictwa i podać parę charakterystycznych danych dotyczących działalności przedsiębiorstwa w minionym dziesięcioleciu?

— Do zakresu działalności Wydawnictw Komunikacyjnych należy wydawanie czasopism i książek oraz wykonywanie wszelkich innych prac wydawniczych z dziedziny kolejnictwa, transportu drogowego i lotniczego oraz łączności. W latach 1952—1956, do czasu utworzenia regionalnego przedsiębiorstwa „Wydawnictwo Morskie", WK wydawały także książki i czasopisma z dziedziny żeglugi.

W minionym dziesięcioleciu WK wydały ogółem 1 343 książki fachowe w nakładzie około 7 milionów egzemplarzy i 1 612 różnego rodzaju wydawnictw zleconych przez resorty komunikacji w nakładzie 14,5 miliona egzemplarzy. W okresie tym wydawaliśmy ponadto przeciętnie 17 tygodników i miesięczników fachowych; łączna liczba wydanych numerów czasopism wynosi 3 000, a nakład 97 milionów egzemplarzy.

Nakłady naszych książek i niektórych czasopism miały w ostatnich dwóch latach tendencję zwyżkową, dzięki czemu wzrastała też globalna wartość naszej produkcji, która w roku 1958 wyniosła około 77 milionów złotych.

— Naszych Czytelników interesuje oczywiście najbardziej bilans działalności Wydawnictw Komunikacyjnych w zakresie tematyki lotniczej. Może Pan Dyrektor poinformuje nas o tym bardziej szczegółowo?

— Książek fachowych z dziedziny lotnictwa WK wydały dotychczas 39, a nakład ich wyniósł 121 tysięcy egzemplarzy. Książki techniczne o tej tematyce wydają także inne wydawnictwa, jak np. Wyd. MON i PWT.

W ostatnich trzech latach wydaliśmy kilkanaście książek technicznych z zakresu nawigacji, meteorologii, obsługi szybowca, samolotu i silnika lotniczego, zaspokajając w ten sposób najpilniejsze potrzeby. Mogę z zadowoleniem stwierdzić, że książki lotnicze WK spotykają się na ogół z bardzo przychylną oceną odbiorców.

— A jak przedstawiają się najbliższe plany wydawnictw książkowych w interesującej nas tematyce? Jakich nowych pozycji możemy się spodziewać na rynku w tym roku i latach najbliższych?

— Właściwie trudno tu mówić o jakichś szerokich planach wydawniczych, ponieważ są one w porównaniu z inną tematyką (np. samochody, koleje, łączność i drogi) raczej skromne i ograniczają się do 5—6 tytułów rocznie.

Jeśli chodzi o plan roku 1959, to jesteśmy praktycznie w trakcie jego realizacji. Z planowanych pozycji tego roku ukazała się już książka Józefa Zielezińskiego pt. „Vademecum mechanika szybowcowego" — jak mi się wydaje pozycja na ogół udana i oczekiwana na rynku księgarskim. Drugą z kolei pozycją, będącą już w stadium realizacji w drukarni, będzie mała książeczka Pawła Elszteina pt. „Przegląd samolotów bombowych", która zapoczątkowuje pewien cykl przeglądu samolotów różnych dziedzin lotnictwa, np. sportowych, komunikacyjnych, szybowców i innych. Zresztą, Wy sami najlepiej orientujecie się co to jest za cykl, ponieważ powstał on właśnie z Waszej inicjatywy i na życzenie szerokich rzesz młodych Czytelników i będzie wychodził w ramach Biblioteczki „Skrzydlatej Polski".

Odzielną pozycją o zbliżonej tematyce będzie książka inż. Andrzeja Glassa pt. „Rozpoznawanie samolotów" nad którą chciałbym się na moment zatrzymać. Otóż — książka ta powstała przy dużej współpracy i na życzenie Kwatery Głównej ZHP, a ma stanowić jeden z pierwszych „małych podręczników" dla harcerzy w drużynach lotniczych. Pozycja ta ma pomóc harcerzom w uzyskiwaniu jednej z licznych lotniczych sprawności harcerskich — „rozpoznawcy lotniczego". Ambicją naszej redakcji samochodowo-lotniczej jest przygotowanie dalszych tego rodzaju książek dla harcerzy.

Pozostałe prace, które powinny się ukazać w roku 1959 oraz 1960, są to: „Szybownictwo na świecie" inż. Albina — bardzo ciekawie napisana i bogato ilustrowana książka, „Urządzenia hydrauliczne i pneumatyczne samolotu" inż. J. Lipińskiego, „Spadochrony" Tadeusza Malinowskiego, „Obsługa techniczna samolotów sportowych" J. Zielezińskiego, „Ekonomika transportu lotniczego" mgr Kalestyńskiego, praca zbiorowa „Zarys historii lotnictwa polskiego", chyba — wznowienie udanej książki Czesława Szczecińskiego pt. „Meteorologia dla wszystkich"... no i wreszcie pozycja, nad którą prowadzimy na razie prace przygotowawcze — praca zbiorowa pt. „Polskie konstrukcje lotnicze". Byłaby ona scaleniem i uzupełnieniem bardzo popularnego cyklu artykułów ukazujących się w „Skrzydlatej Polsce" pod tym samym tytułem. Mamy przy tym cichą nadzieję, że książka ta — dobrze opracowana graficznie i starannie wydana — będzie jedną z naszych pozycji eksportowych.

— Jeżeli już o tym mowa, to może Pan Dyrektor uchyli nam rąbka tajemnicy od strony tzw. warsztatu wydawniczego: jak powstają plany tematyczne książek lotniczych w WK i jaka jest na tym odcinku współpraca przedsiębiorstwa z organizacjami i instytucjami lotniczymi?

— Właściwie na to pytanie mógłby w całości odpowiedzieć redaktor naczelny „Skrzydlatej Polski" Jerzy R. Konieczny, który jest przecież członkiem Lotniczej Rady Programowej WK, działającej przy redakcji samochodowo-lotniczej. Skoro jednak padło to pytanie, postaram się krótko odpowiedzieć.

W zasadzie, zapotrzebowanie na pewne książki i podręczniki lotnicze powinno napływać przede wszystkim z Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji oraz od takich przedsiębiorstw, instytucji i organizacji jak: PLL „Lot", Instytut Lotnictwa i Aeroklub PRL.

W rzeczywistości jest jednak inaczej. Pomimo, że w składzie wspomnianej już Rady Programowej są właśnie przedstawiciele tych instytucji, to jednak współpraca z nimi jest raczej sporadyczna i ogranicza się w zasadzie tylko do oceny opracowanych już planów i zaopiniowania konkretnych tytułów. Innymi słowy, inicjatorem wydawanych dotychczas książek byli przede wszystkim Czytelnicy „Skrzydlatej Polski" — o czym dobrze wiecie — oraz redakcja samochodowo-lotnicza.

Choć Aeroklub PRL wraz z podległymi sobie aeroklubami regionalnymi jest głównym odbiorcą naszych tytułów, to jednak współpraca z APRL jest stosunkowo słaba; swoje zapotrzebowanie lokuje on bowiem głównie w planach wydawniczych Wyd. MON. Mam jednak nadzieję, iż współpraca na tym odcinku z naszymi wydawnictwami również nie zaniknie, a będzie się raczej rozwijać i zacieśniać.

— A teraz może, Panie Dyrektorze, parę słów odnośnie naszego czasopisma. Jak wiadomo, Wydawnictwa Komunikacyjne wydają „Skrzydlatą" nieprzerwanie od siedmiu lat, tj. od 1 marca 1952 roku i — Pan Dyrektor wybaczy nam tę dygresję — ma ono w tym Wydawnictwie najlepsze, z dotychczasowych w swym bogatym 14-leciu, warunki rozwoju (my to przecież czujemy najlepiej.) W związku z tym krótkie pytanie: czy dużo kłopotu sprawia „Skrzydlata" Wydawnictwom Komunikacyjnym?

— Pracę zespołu redakcyjnego „Skrzydlatej Polski" oceniam jak najbardziej pozytywnie. Widzę stałe dążenie pracowników redakcji do podnoszenia poziomu tygodnika, do tego, by dostarczał on swym Czytelnikom coraz ciekawszych i wartościowszych materiałów. Na podkreślenie zasługuje szczere przywiązanie zespołu do czasopisma, co stwarza szczególnie korzystną atmosferę w pracy.

Stosunki kierownictwa przedsiębiorstwa z redakcją „Skrzydlatej Polski" układają się według mojej oceny zupełnie dobrze; jest w tym niewątpliwie duża zasługa samej redakcji, która umie stosować się do aktualnych możliwości przedsiębiorstwa i mimo niemożności zaspokajania wszystkich jej potrzeb stara się ściśle przestrzegać koniecznej dyscypliny wydawniczej.

— Bardzo nam miło, Panie Dyrektorze. Dziękujemy. Na zakończenie naszej rozmowy chcielibyśmy jeszcze raz wrócić do dziesięciolecia WK. Pod jakim hasłem i jakie imprezy organizowane będą przez Wydawnictwo w jubileuszowym roku dziesięciolecia?

— Za jedno z głównych zadań naszego przedsiębiorstwa w bieżącym roku uważamy możliwie szerokie włączenie się do akcji politechnizacji społeczeństwa. Doceniając w pełni znaczenie, jakie mają zainteresowania zagadnieniami technicznymi i postępem technicznym najszerszych mas społeczeństwa, a zwłaszcza młodzieży, dla realizacji planów gospodarczych, pragniemy w miarę posiadanych środków i możliwości przyczynić się do umasowienia tych zainteresowań.

W dążeniu do propagowania techniki i czytelnictwa literatury technicznej zamierzamy zorganizować szereg imprez, które powinny zbliżyć pracowników transportu i łączności oraz osoby interesujące się zagadnieniami z tych dziedzin do książki i czasopisma technicznego i pobudzić do wzbogacania i pogłębiania wiadomości fachowych. Niektóre z tych imprez, dzięki swemu nieograniczonemu zasięgowi, mają też ułatwić ujawnianie nowych talentów i uzdolnień.

Pierwszym krokiem na drodze do podjętej przez WK szerszej akcji popularyzacji zainteresowań technicznych było zorganizowanie wspólnie z Polskim Radiem „Zgaduj-Zgaduli" o tematyce motoryzacyjnej i „Zgaduj-Zgaduli" z zakresu teletechniki, radia i telewizji. Imprezy te odbyły się w kilkunastu dużych miastach, a ponadto były transmitowane przez radio, a więc dotarły do milionów odbiorców.

Ponieważ minusem tego sposobu propagandy jest bardzo ograniczony krąg osób, które mogą wziąć udział w konkursach, postanowiliśmy wypróbować nową formę imprez, jaką będą „olimpiady" techniczne. W roku bieżącym organizujemy najpierw olimpiadę kolejową, a następnie samochodową i z dziedziny radia, telewizji i teletechniki. Olimpiady obejmą swoim zasięgiem całą Polskę i udział w nich będzie dla każdego chętnego dostępny.

Urządzamy ponadto konkurs „Samów", to jest wszelkiego rodzaju pojazdów mechanicznych skonstruowanych przez amatorów, który zakończy się zlotem gwiaździstym do Warszawy, konkurs dla konstruktorów modeli sterowanych i konkurs na amatorskie odbiorniki radiowe i telewizyjne.

Dla zapewnienia uczestnikom tych imprez odpowiedniej literatury fachowej ogłosiliśmy już dwa konkursy księgarskie i konkurs biblioteczny.

Dążąc do popularyzacji techniki i literatury technicznej będziemy oczywiście dokładali starań, aby nasze książki i czasopisma były coraz ciekawsze i coraz lepiej opracowywane.

— Dziękujemy bardzo za informacje o działalności Wydawnictw Komunikacyjnych. Pozwoli Pan Dyrektor, że na Jego ręce złożymy w imieniu naszych Czytelników serdeczne życzenia jak najpomyślniejszego realizowania ambitnych planów wydawniczych w drugiej dziesięciolatce WK.

— Dziękuję bardzo. Ze swej strony, w imieniu Wydawnictw Komunikacyjnych, proszę serdecznie podziękować Czytelnikom „Skrzydlatej Polski" za dotychczasową owocną współpracę z naszym przedsiębiorstwem i życzyć jak największych sukcesów w pracy zawodowej i podwyższaniu kwalifikacji technicznych, w czym aby pomogły jak najbardziej — tak chciałbym przynajmniej sądzić — prasa i książki naszych wydawnictw.

Czynimy to z prawdziwą przyjemnością.

Rozmawiał: (yy)

MÓZGI ELEKTRONOWE PRACUJĄ DLA LOTNICTWA POLSKIEGO

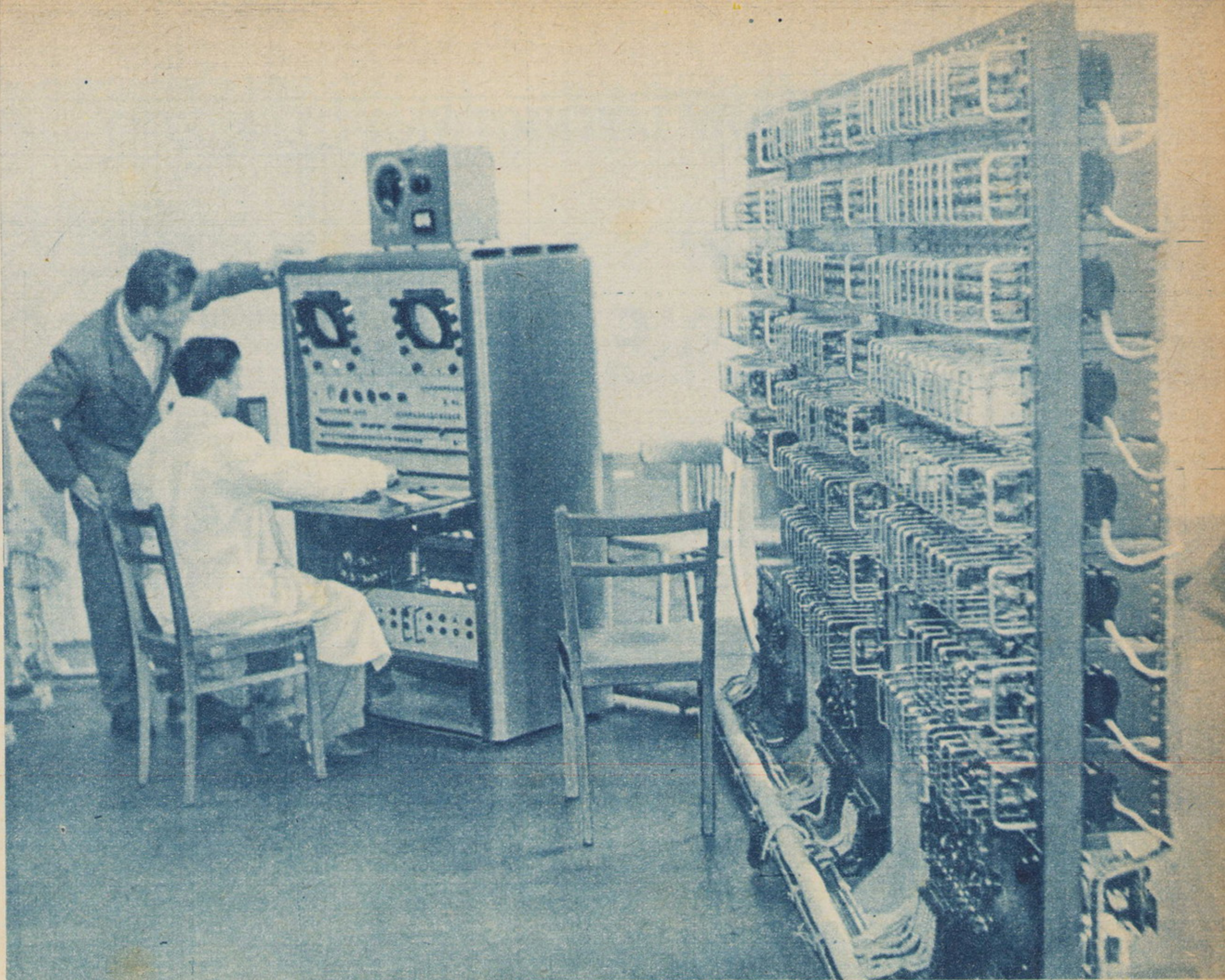
Współczesny rozwój techniki lotniczej łączy się nierozerwalnie z doskonale wyposażonymi ośrodkami badawczymi, w których niepoślednią rolę odgrywają maszyny matematyczne różnych typów, zwane często — mózgami elektronowymi.

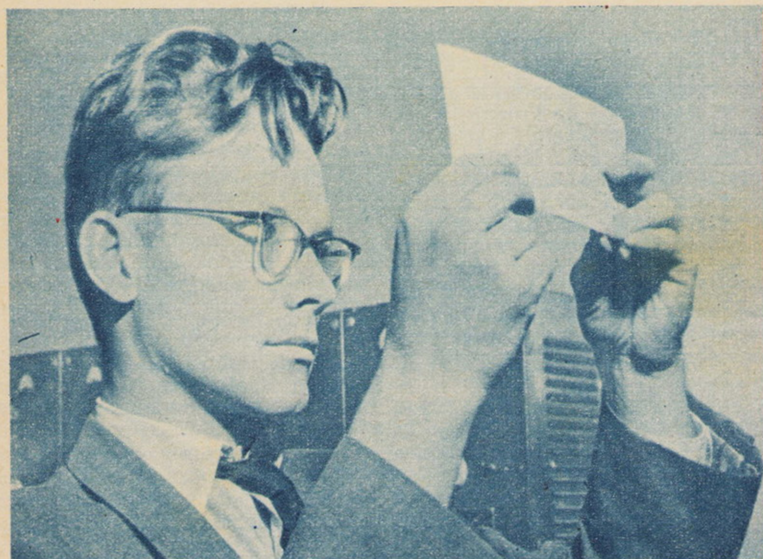
Nasz fotoreporter JERZY BARANOWSKI przedstawia kilka zdjęć polskiego mózgu elektronowego „XYZ" z Instytutu Maszyn Matematycznych Polskiej Akademii Nauk w Warszawie.

„XYZ" zawiera 500 lamp elektronowych oraz ponad 20 000 kondensatorów i oporników.

Należy dodać, że nasi naukowcy mają do dyspozycji również inne mózgi elektronowe krajowej konstrukcji, jeszcze sprawniejsze i nowocześniejsze niż „XYZ".

O konstrukcji i zasadzie pracy elektronowych maszyn matematycznych oraz ich zastosowaniu w lotnictwie pisaliśmy obszernie w „SP" nr 31/1958 r.





POLSKI MÓZG ELEKTRONOWY „XYZ"

Na zdjęciach: z lewej — mgr Waligórski z zadaniem matematycznym przeznaczonym dla maszyny matematycznej; wyżej — widok mózgu elektronowego „XYZ" (przy stole kontrolnym konstruktor maszyny inż. Jerzy Dańda oraz mgr Waligórski); z prawej — tak wygląda wynik rozwiązanego zadania matematycznego na ekranie kontrolnym „XYZ". Odszyfrowanie tego na pozór zagadkowego zapisu jest już sprawą łatwą.

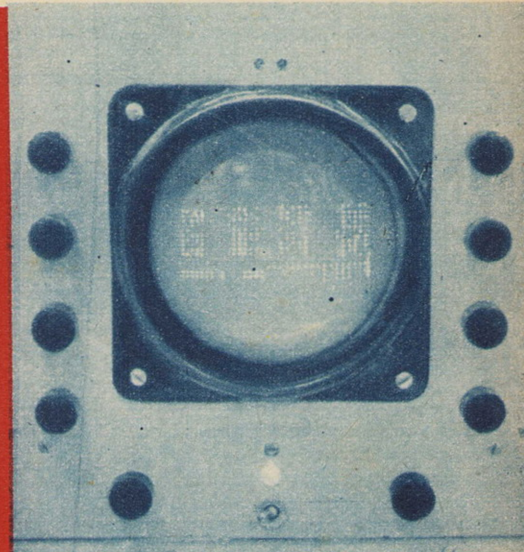
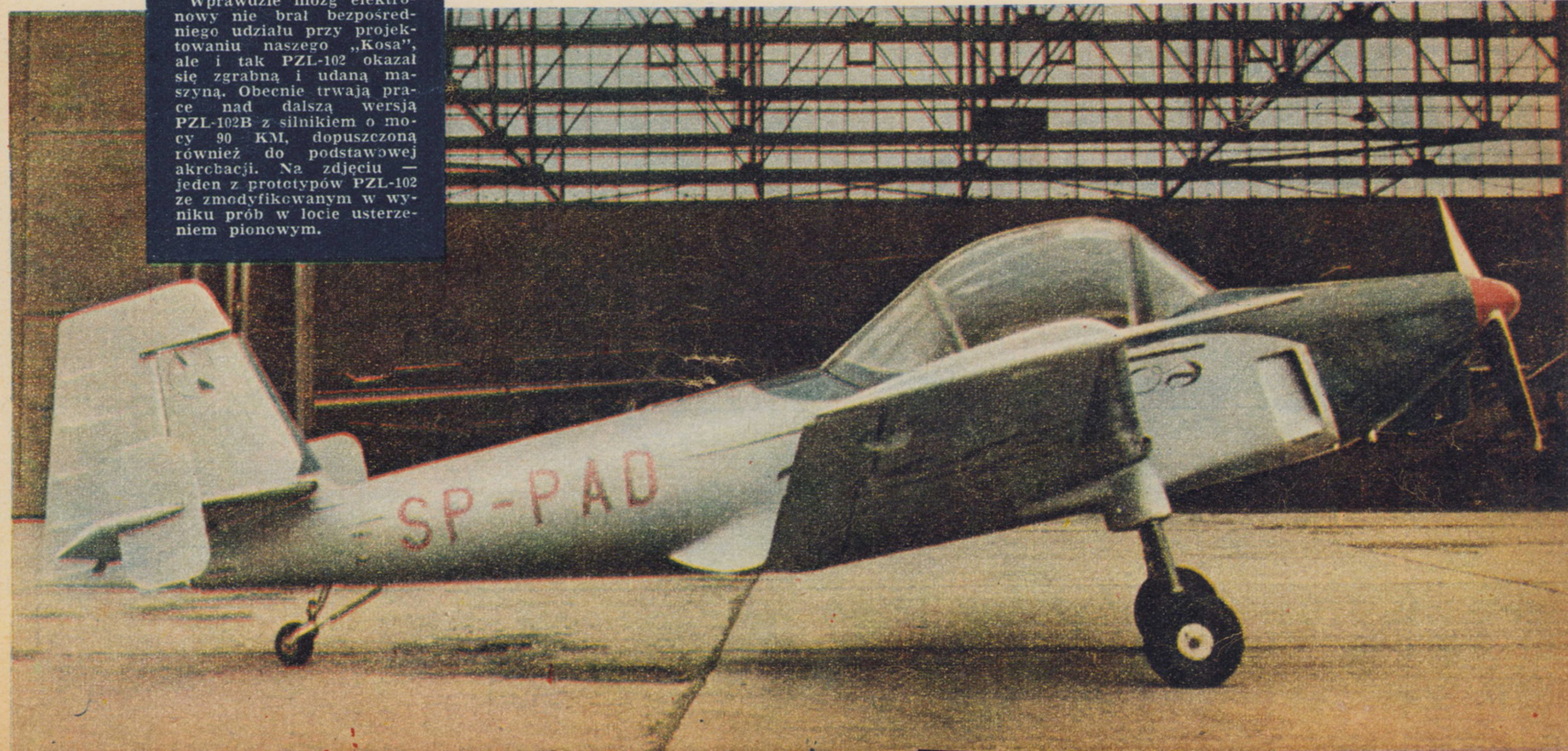


Foto: Jerzy Baranowski (4)

Wprawdzie mózg elektronowy nie brał bezpośredniego udziału przy projektowaniu naszego „Kosa", ale i tak PZL-102 okazał się zgrabną i udaną maszyną. Obecnie trwają prace nad dalszą wersją PZL-102B z silnikiem o mocy 90 KM, dopuszczoną również do podstawowej akrobacji. Na zdjęciu — jeden z prototypów PZL-102 ze zmodyfikowanym w wyniku prób w locie usterzeniem pionowym.







PIERWSZY POLSKI LATAJĄCY SAMOLOT

JAK BYŁO DOTYCHCZAS

Wiele było u nas po wojnie dociekań na temat pierwszego polskiego samolotu. Do niedawna autorstwo takiej maszyny przypisywano tzw. spółce „trzech": Tańskiemu, Zbierańskiemu i Cywińskiemu. Podstawowym i jedynym zresztą źródłem tej informacji była księga „Ku czci poległych lotników", wydana w Polsce w 1933 roku, gdzie w dziale „Zaczątki lotnictwa polskiego" (pióra M. Romeyki), na stronie 17 zamieszczone było zdjęcie samolotu z podpisem trzech wymienionych wyżej nazwisk konstruktorów.

Informacja ta, jak wiadomo dziś już na pewno, była błędna. Trzeba przyznać, że pierworodztwo tego błędu zaciążyło poważnie na całej naszej powojennej publicystyce historyczno-lotniczej i do dziś nie ma prawie u nas artykułu czy książki, traktujących o narodzinach lotnictwa polskiego, w której błąd ten nie byłby powtarzany. Nieścisłość tej informacji prostował co prawda swego czasu w „Życiu Warszawy" nestor naszego lotnictwa Michał Scipio del Campo — członek Klubu Seniorów Lotnictwa APRL, mieszkający obecnie w Katowicach, ale jakoś przeszło to bez echa i błąd powtarzał się dalej. Dziś, czas już najwyższy ustalić wreszcie: jak było naprawdę z tym pierwszym polskim samolotem?

KTO BUDOWAŁ SAMOLOTY W WARSZAWIE

Ustaliłem na podstawie dostępnych mi materiałów, że (wyłączając oczywiście pierwszą polską fabrykę samolotów Towarzystwa „Aviata") w latach 1909—1912 budowało w Warszawie samoloty trzech, a właściwie czterech Polaków.

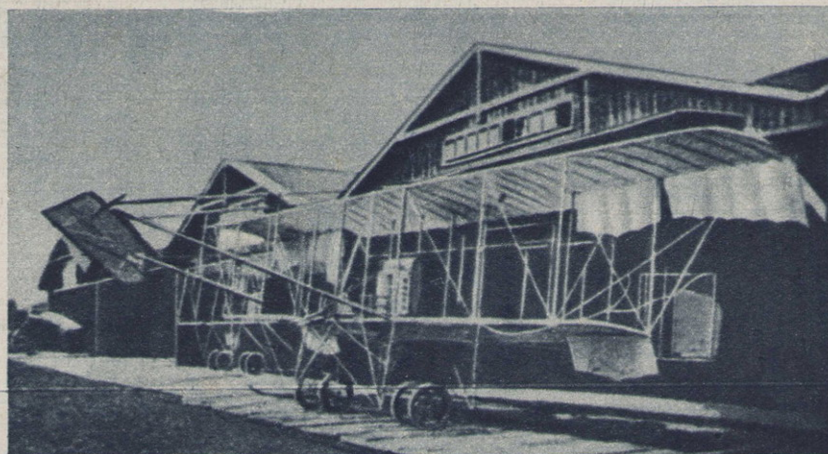
Na początku roku 1910 buduje, przy poparciu finansowym A. Frączkowskiego, samolot własnej konstrukcji automobilista z zawodu — Stefan Kozłowski. W czerwcu tegoż roku wykonuje na nim konstruktor osobiście na łąkach pod Siekierkami kilka skoków. W czasie jednego z nich maszyna zostaje rozbita, a konstruktor odnosi pewne obrażenia. Z braku środków finansowych, Kozłowski zaniechał potem dalszych prac w tym kierunku.

Jak wiadomo, w latach 1910 — 1912 budował w hangarze nr 10 „Aviaty" samolot „Łątka" artysta-malarz Czesław Tański. Maszyna była jednak nieudana. „Łątka" nigdy nie wznosiła się w powietrze.

I wreszcie w latach 1909—1911 zbudował samolot własnego pomysłu Czesław Zbierański przy współpracy Stanisława Cywińskiego. Był to pierwszy przez Polaka zbudowany w kraju samolot, który latał pod polskim niebem. Historia tego samolotu w skrócie jest następująca.

SAMOLOT CZESŁAWA ZBIERAŃSKIEGO

Na jednym z pierwszych zebrań „Koła Aviatorów" przy Stowarzyszeniu Techników w Warszawie w 1909 roku rzucono myśl, aby ktoś z członków Koła podjął się zbudowania samolotu polskiego. Był to rok tzw. świtu lotnictwa polskiego i pierwszych lotów pilotów zagranicznych w Warszawie, a w Europie w ogóle okres jeszcze eksperymentalny rozwoju aparatów latających cięższych od powietrza.



Widok hangarów pierwszej polskiej fabryki samolotów Towarzystwa „Aviata".

Myśl tę podsunął Czesław Zbierański, który po powrocie z zagranicy przedstawił w „Kole Aviatorów" projekt swego drewnianego dwupłatowca z silnikiem. Materiałem wykonawczym miało być drewno jesionowe, a silnik konstruktor przewidywał angielski — 8 cylindrowy ENV o mocy 40 KM, śmigło z fabryki Chauvier'a. Projekt ten został przez Koło przychylnie przyjęty, a jeden z jego członków Edward Krzemiński, właściciel fabryki lamp żarowo-naftowych przy ul. Solec 103 obiecał sprowadzić silnik dla tej maszyny na swój koszt.

Zbierański teraz ponownie wyjeżdża za granicę — do Francji, w celu zakupu potrzebnych materiałów do budowy samolotu. Tam jednakże spotyka się z dwupłatem Voisin'a, znanego mu już uprzednio z pokazów w Warszawie, ale mającego tym razem szkielet z rur stalowych. Fakt ten wpłynął na szybką i śmiałą decyzję zmiany dotychczasowych założeń technologicznych polskiego samolotu. Polak postanowił oprzeć swą konstrukcję również na stalowym szkielecie.

Ze stalą i z tymi rurami miał konstruktor jednak poważne kłopoty. Za namową kogoś pojechał do Niemiec. W Deutz za Renem, znalazł fabrykę, która ciągnęła rury na zimno. Brak jednak odpowiednich wymiarów, ograniczone ilości profilów i to, że nie chciano sprzedać małej ilości rur, a tylko duże ilości hurtowo zmusza Zbierańskiego do nowej decyzji w budowie samolotu: połączenia w konstrukcji dwupłata rury stalowej z drewnem, co zresztą — jak się później okazało — przyniosło wcale niezłe rezultaty. Zdawało się, że budowę będzie można zacząć już spokojnie.

Obiecana pomoc w postaci zakupu silnika przez Krzemińskiego jednak zawiodła. Dopomógł on jedynie do wynajęcia szopy w domu, gdzie miał swoją fabrykę i pozwolił tylko korzystać, poza normalną pracą, z niektórych obrabiarek fabrycznych. „Szopa, gdzie była zaczęta praca montażowa — wspomina Zbierański — miała tak zniszczony dach, że podczas deszczu lało „jak z cebra" do wnętrza pomieszczenia".

Po sprzedaniu małego, dwuosobowego, własnej roboty samochodziku Zbierański zorientował się, że nie starczy mu środków na wybudowanie całego samolotu i kupno silnika. Postanowił dobrać sobie wspólnika z pieniędzmi. Przyjął wówczas propozycję Stanisława Cywińskiego, który dysponował większą gotówką i wysłał go do Paryża po zakup silnika.

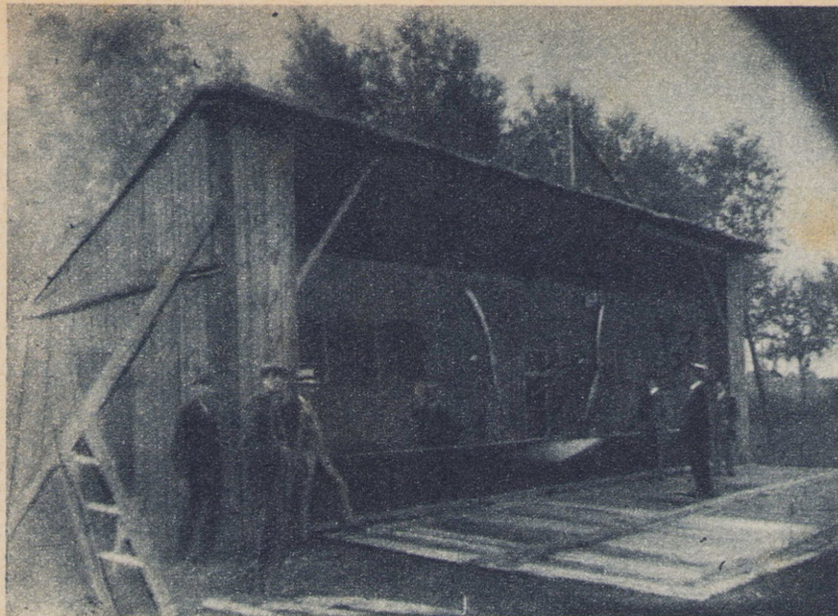
Praca przy budowie samolotu w szopie na Solcu 103 trwała parę miesięcy, po czym — z chwilą powstania „Aviaty" i wybudowania na Polu Mokotowskim pierwszych hangarów tego Towarzystwa — Zbierański wynajął hangar nr 1 i tam przeniósł dalszą budowę swego dwupłata. Hangar był oczywiście bez wrót, gdyż wtedy nie potrafiono jeszcze poradzić sobie z zamykaniem i otwieraniem tak wysokich drzwi, aby można było łatwo nimi operować.

„Deszcz tam nie wylewał ceber wody na głowę — wspomina te czasy konstruktor — ale za to w drodze od tramwaju do hangaru, trzeba było przebrnąć kawał pola, w głębokim i tłustym błocie, gubić kalosze i niejednokrotnie całemu umazać się na kolor gliniasty. Droga na pole była, nie tylko niemiłosiernie gliniasta, ale i nie oświetlona.

Hangary również... nie posiadały żadnego oświetlenia, a przecież praca moja i mego wspólnika, odbywała się przeważnie wieczorami. W dzień trzeba było zarobić na papu, dla siebie i dla rodziny, a także i na drobne wydatki przy budowie samolotu. Musieliśmy sami nabyć odpo-



Pierwszy polski latający samolot. Przy maszynie stoi jej konstruktor — Czesław M. Zbierański.



Dwupłatowiec Stefana Kozłowskiego z Warszawy w ówczesnym „hangarze".

wiednie lampy żarowo-naftowe o dużym natężeniu światła, od p. Edwarda Krzemińskiego.

Do tego hangaru przenieśliśmy prawie gotowy kadłub i inne materiały z szopy na Solcu".

Na wiosnę 1910 roku przybył Zbierańskiemu nowy wspólnik z udziałem finansowym (małym zresztą) — Mieczysław Głowacki, syn fabrykanta z Ostrowca, który chciał zostać lotnikiem. Niewielką miano jednak z niego pociechę. Chłopak się rozhulał, narobił w mieście długów i w końcu wskazał na budowany samolot konstrukcji Zbierańskiego, że jest rzekomo jego własnością.

Pewnego więc dnia samolot w pierwszym z brzegu hangarze przy ulicy Topolowej opieczętował komornik za długi synalka Głowackiego. Zbierański i Cywiński stracili niemało czasu, energii i oczywiście pieniędzy, aby dowieść prawa własności do swego samolotu. Pieczęcie komornik wszakże potem z niego zdjął, Głowacki został spłacony i spółkę opuścił, a jak się po paru latach okazało nauczył się we Francji jednak latać i był nawet podobno dobrym pilotem.

Do końca budowy samolotu nie wytrzymał także Cywiński. Przestał wierzyć w przedsięwzięcie i wycofał się ze spółki, przyjmując następnie pracę w firmie Rudzki i S-ka. Czesław Zbierański doprowadził sam budowę samolotu do końca. Budowa jego rozpoczęta w końcu 1909 roku została zakończona wczesną jesienią 1910 roku.

Pierwsza nieoficjalna próba wzlotu samolotu Zbierańskiego odbyła się na jesieni 1910 roku. Maszyna doznała wówczas małych uszkodzeń, które wynikły ze złego połączenia przez mechanika Sławorosowa kabli od iskrownika. Iskra zapaliła benzynę przy gaźniku. Mały pożar opalił płótno skrzydła pod silnikiem.

Pierwsza oficjalna próba przy udziale publiczności odbyła się w lecie 1911 roku. Samolot pilotował z powodzeniem Scipio del Campo, który wykonał na nim cztery okrążenia nad Polem Mokotowskim (około 15—20 km) na wysokości 50—60 metrów, lecąc z prędkością około 70 kilometrów na godzinę. Maszyna odrywała się od ziemi z łatwością, w powietrzu była zwrotna i lekka w prowadzeniu. Scipio del Campo chwalił jej zalety.

Był to PIERWSZY lot PIERWSZEGO polskiego samolotu pod polskim niebem, odpowiadającego zasadom wymaganym wówczas od aparatu latającego cięższego od powietrza, dowolnie sterowanego przez człowieka, tak na ziemi, jak i w powietrzu.

Samolot Zbierańskiego przetrwał w hangarze na Polu Mokotowskim do 1912 roku. Konstruktor porozumiał się w międzyczasie z ówczesnym Związkiem Aviatycznym Studentów Politechniki Lwowskiej i ofiarował swą konstrukcję tej organizacji. Maszynę przewiózł z Warszawy do Krakowa na wagonie-węglarce znany wówczas sportowiec automobilista Ripper. W Krakowie samolot ten pokazano publiczności w Oleandrach na terenach powysta-



Michał Scipio del Campo (z lewej) na tzw. eksportowym „Farmanie" wyprodukowanym przez pierwszą polską fabrykę samolotów Towarzystwa „Awiata". Samolot tego typu wyprodukowany w „Aviacie" nosił nazwę „Aviatic". Obok pilota (z prawej — z kwiatami) siedzi mechanik Sławorosow.

wowych, zbierając biletami wstępu pieniądze na jego konserwację i dalszy transport do Lwowa. Stał on tam prawie cały rok w jednym z budynków. Później samolot Zbierańskiego strawił pożar, który wybuchł w tych zabudowaniach.

Takie były dzieje pierwszego polskiego latającego samolotu.

PARĘ SZCZEGÓŁÓW I DANYCH TECHNICZNYCH

Samolot zbudowany był z rur stalowych ciągnionych na zimno. Nie były one nigdzie spawane. Wszystkie łączniki z blachy stalowej, kute lub toczone. Łączenia były skręcane śrubami. W rury pionowe wbijane były odpowiednie usztywnienia z drewna jesionowego. Każde skrzydło mogło być zdejmowane przez odkręcenie dwóch śrub, które zabezpieczały połączenia głównych rur skrzydłowych. W ten sposób można było też rozkręcić kadłub. Cały samolot rozbierany był na cztery zasadnicze części. Zmontowanie skrzydeł i kadłuba mogło wykonać 2 ludzi w ciągu 2—3 godzin. Samolot miał specjalne gumowe amortyzatory i płozy. Te ostatnie wysuwały się przy uderzeniu kół o ziemię, przejmując na siebie ich pracę. Hamowało to łagodnie prędkość lądowania maszyny. Dwa kółka podwozia posiadały automatyczny skręt kierunkowy. Końce skrzydeł były elastyczne. Przy górnym płacie znajdowały się ruchome skrzydełka zapewniające stateczność poprzeczną.

Dane techniczne tej maszyny Czesław Zbierański podaje następujące: rozpiętość skrzydeł: górnego — 10 metrów, dolnego 9 metrów; głębokość płata górnego — 1,75 metra, dolnego — 1,60 metra. Rozstawienie skrzydeł między sobą: pośrodku — 1,85 metra, na końcach — 1,60 metra. Powierzchnia nośna — 34 metry kwadratowe. Długość — 8,50 metra. Ciężar maszyny — 340 kilogramów. Silnik angielski ENV produkcji francuskiej, 8-cylindrowy o mocy 40 koni mechanicznych, chłodzony wodą, 1 700 obrotów na minutę. Śmigło ciągnące Chauvier'a, o średnicy 2,25 metra i skoku 1,25 metra.

PRZED 50-LECIEM

Jak z tego wszystkiego wynika, znajdujemy się przed 50-tą rocznicą wzlotu pierwszego polskiego latającego samolotu, którego budowę i wzlot, podobnie jak lata 1909—1911 trzeba uznać za okres narodzin lotnictwa polskiego. Łączy się to niewątpliwie z obchodami Tysiąclecia Państwa Polskiego, w czasie których będziemy mogli m. in. przypomnieć i pokazać społeczeństwu cały nasz bogaty dorobek tradycji lotniczych.

Czesław Zbierański mieszka obecnie w Nowym Jorku, gdzie do niedawna był prezesem tamtejszego Skrzydła Stowarzyszenia Lotników Polskich.

Na tym miejscu pragnę też podziękować Panu Czesławowi M. Zbierańskiemu za udostępnienie mi swej cennej pracy „O narodzinach lotnictwa polskiego", z której zaczerpnąłem niektóre dane do niniejszego artykułu.

JERZY R. KONIECZNY

W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

Dowództwo lotnictwa taktycznego USA zamówiło w zakładach Convair 66 czterosilnikowych bombowców odrzutowych B-58 „Hustler". (z)

Argentyńskie linie lotnicze Aerolineas Argentinas zdecydowały się usunąć z eksploatacji wszystkie posiadane samoloty tłokowe Douglas DC-3 i DC-4 i wprowadzić na ich miejsce holenderskie samoloty turbośmigłowe Fokker F-27 „Friendship", w ogólnej ilości około 20 maszyn. (z)

Indonezja zakupiła od Anglii 18 trzymiejscowych samolotów turbośmigłowych do zwalczania łodzi podwodnych — Fairey „Gannet". (z)

Nowe ceny biletów na samoloty z Moskwy do Gorkiego i do Woroneża weszły w życie w ostatnim czasie. Cena biletu z Moskwy do Gorkiego wynosi obecnie 110 rubli (dawniej 150), zaś z Moskwy do Woroneża 120 rubli (dawniej 160). (z)

Do Niemiec zachodnich nadszedł transport naddźwiękowych myśliwców przechwytujących w układzie delta, F-102 A, które zamienią w służbie amerykańskie myśliwce „Sabre". (z)

Amerykańskie zakłady lotnicze North American rozpoczęły produkcję dla lotnictwa morskiego USA wielkiej serii odrzutowych szturmowców A3J „Vigilante". (z)

W ciągu najbliższych dwóch lat dowództwo lotnictwa zachodnio-niemieckiego rozlokuje na terenie NRF szereg punktów wyposażonych w aparaturę radarową amerykańskiego i angielskiego pochodzenia, przeznaczonych dla kierowania działaniami lotnictwa myśliwskiego. (z)

W Moskwie wielkim powodzeniem cieszy się wystawa osiągnięć gospodarki narodowej ZSRR, otwarta 11 lutego br. M. in. w pawilonie nauki pokazano historię rozwoju radzieckiej techniki rakietowej, demonstrując naturalnej wielkości makiety sputników i ich aparaturę. (z)

Zakłady Temco (USA) wyprodukowały pokładową aparaturę telewizyjną „Alfa", która może być podwieszana pod skrzydłem samolotu względnie zdalnie kierowanego zwiadowczego samolotu bezpilotowego lub pocisku w rodzaju „Regulus". (z)

Kanadyjskie linie lotnicze w maju br. uruchomią transkontynentalną linię Montreal—Wiedeń. Sprzęt — „Super Constellation". (z)

Od 26 kwietnia do 25 maja br. w Hanowerze (NRF) trwać będzie wystawa lotnicza, z udziałem państw europejskich i USA. (z)

Rząd Indii postanowił wybudować w mieście Bangalore tunel aerodynamiczny dla prędkości równych prędkości dźwięku. Suma przeznaczona na budowę wynosi 100 tysięcy rupii. (z)

Rozporządzeniem Prezydium Rady Najwyższej ZSRR dziesięciu najlepszych pilotów doświadczalnych otrzymało w uznaniu ich wieloletniej pracy nad rozwojem techniki lotniczej w ZSRR, tytuł „Zasłużonego pilota doświadczalnego ZSRR". Tytuł otrzymali m. in. S. N. Anochin, W. K. Kokkinaki i G. A. Siedow. (z)

W czerwcu br. otwarty zostanie w Paryżu XXIII międzynarodowy Salon Paryski, na którym wystawione będą bardzo liczne eksponaty wielkiej ilości europejskich, amerykańskich i innych zakładów produkcji lotniczej. (z)

Zachodnio-niemiecki port lotniczy Rhein-Main jest przystosowywany dla przyjmowania odrzutowych samolotów pasażerskich „Comet", które będą tu lądować w drodze z Londynu do Tokio, Karaczi i Hongkongu. (z)

Anglia przedstawiła projekt budowy razem z Francją i Holandią sztucznego satelity Ziemi. Według projektu — Anglia i Francja zobowiązują się zbudować rakietę nośną, zaś Holandia — samego „sputnika" wraz z wyposażeniem elektronicznym. (z)

Zakończone zostały ostatnie prace nad filmem pt. „Normandie-Niemen", przedstawiającym dzieje francuskiego pułku lotniczego walczącego w ZSRR w czasie ostatniej wojny z hitlerowską Luftwaffe. Scenariusz filmu opracowali: pisarka Elsa Triolet i scenarzysta Charles Spaak ze strony francuskiej, zaś pisarz Konstanty Simonow — ze strony radzieckiej. (z)

W USA trwają prace nad budową podziemnej bazy rakiet balistycznych „Titan", z której będzie prowadzić na powierzchnię pionowy szyb, przez który dostarczane będą przed samym odpaleniem rakiety. (z)

Amerykańscy eksperci podali ostatnio do wiadomości, że na świecie znajduje się obecnie tylko 17 portów lotniczych, które posiadają odpowiedniej wielkości lotniska na przyjęcie komunikacyjnych samolotów odrzutowych Boeing 707 i Douglas DC-8. Chodzi tu o porty w: Bostonie, Casablance, Frankfurcie nad Menem, Frobisher Bay, Honolulu, Keflavik, Kopenhadze, Leopoldville, Londynie (Blackbush, Gatwick), Los Angeles, Moskwie, Prestwick, St. Louis, San Francisco i Seattle. (k)

Szwajcarskie lotnictwo komunikacyjne obchodzi w tym roku swoje 40-lecie. Rocznica ta minęła 8 stycznia br. (k)



FANTAZJE I PRAWDA O LATAJĄCYCH SPODKACH

mgr inż. OLGIERD WOŁCZEK

sekretarz Zarządu Głównego Polskiego Towarzystwa Astronautycznego

...„Było lato 1955 roku. Z powodu wakacji nie było sesji Kongresu. Pewien Amerykanin przybył z prowincji do Waszyngtonu. Przy sposobności zamierzał zwiedzić Departament Stanu... Siedzący w pobliżu windy strażnik podniósł się z niedwuznacznym zamiarem stwierdzenia, czego intruz tutaj szuka. W tym momencie otworzyła się jedna z wind i wyszło z niej pięciu mężczyzn... Nagle jeden z nich pośliznął się. Wówczas Amerykanin podbiegł, by postawić na nogi „obcego dyplomatę“. Nasz bohater odniósł nieodparte wrażenie, że ujmując ramię tajemniczego nieznajomego, pod peleryną wyczuł gęste, wełniste futro (a działo się to w Waszyngtonie w upalny dzień letni). Ponadto zorientował się, że przybysz miał maskę na twarzy“...

Można by dalej cytować „rewelacje“ A. Trepki, z dziwną beztroską drukowane w „Gazecie Białostockiej“ w długim szeregu numerów tego czasopisma i zresztą nie tylko tego. „Rewelacje“, jak podaje A. Trepka („Gazeta Białostocka“, 13—14.IX.1958), pochodzą z opisu zdarzenia dostarczonego przez D. Grinella i przytoczonego w „Roczniku NOL 1956“ przez „astronoma“ M. K. Jussupa. Szkoda jednak, że A. Trepka nie zapoznał się z oryginalnym tekstem Grinella, który po raz pierwszy ukazał się drukiem w „Sir“ **w roku 1948**, a następnie w „The magazine of fantasy and science fiction“ **w roku 1950.** Nazwa tego drugiego zbioru „Magazyn fantazji i fantastyki naukowej“ doskonale wskazuje, jakiego typu publikacją jest opowiadanie amerykańskiego autora! I to mają być źródła naukowe, źródła bezwzględnej prawdy, przedstawiające wyniki wnikliwych obserwacji latających spodków i ich „pasażerów“ przez n a o c z n y c h świadków, na jakie powołuje się w swych artykułach A. Trepka.

Wiele bałamutnych relacji „nie z tej Ziemi“ obiegło, zwłaszcza w drugiej połowie ubiegłego roku, prasę polską. Autorzy, chcąc przemówić nie tylko do umysłów ale i do serc czytelników, imali się najprzedziwniejszych sposobów. I tak przytaczali oni najbardziej wstrząsające „fakty“, wśród których nie zabrakło i międzyplanetarnych romansów:

...„zobaczyłem, że dowódcą jest oszałamiająco piękna kobieta. Wykwintnie ubrana... krucze włosy, cera oliwkowa... Po półgodzinnej rozmowie stwierdziłem, że to nie są Europejczycy. Nie wymieniła mi wtedy swego imienia... Widziałem ich jeszcze jedenaście razy. W tym czasie dowiedziałem się, że piękna kobieta ma na imię Aura Ranes i pochodzi z planety „Clarion“... Ostatnie nasze spotkanie wydarzyło się 2 listopada 1952 r. Aura przyrzekła mi, że powróci w przyszłym miesiącu”... („Gazeta Białostocka”, wyd. A, 11.IX.58).

Nie zawsze jednak świadkowie lądowania „latających spodków“ i spotkania z „istotami z innych światów“ mają takie szczęście, jak bohater wspomnianego romansu. Jak podaje nam do wierzenia A. Trepka („Gazeta Białostocka“, wyd. AB, 11.IX.1958), 12 września 1952 r. w Sutton (USA) pięciu miejscowych obywateli po wylądowaniu „statku z przestworzy“ natknęło się... „na przerażającego potwora. Był wzrostu około 2,75 m, pot obficie ściekał mu po olbrzymiej twarzy, złe błyski w oczach rozstawionych we wzajemnej odległości około 30 cm (sic!) dopełniały widoku nieopisanej grozy“.

Nie będziemy śledzić dalej mrożących krew w żyłach przygód obywateli z Sutton. Odetchnijmy raczej czytając opis zadziwiającej przygody dwu kupców południowoamerykańskich („Gazeta Białostocka“, wyd. AB, 13—14.IX.1958):

...„Zdarzenie miało miejsce w 1956 r. Pewnego wieczoru dwaj kupcy jechali samochodem w kierunku Caracas (Wenezuela). Nagle dostrzegli w świetle reflektorów trzy drobne istotki zajęte jakby zbieraniem ziemi w pobliżu szosy, ponad którą na wysokości kilku metrów nieruchomo spoczywał w powietrzu wielki, jaśniejący dysk“...

Wszystkie istoty z baśni defilują przed nami, wskrzeszone niezawodnym piórem obrońców latających spodków. Niektóre z tych istot wpadają nawet w ręce władz amerykańskich, jak np. ów „jedyny astronauta“, który „ocalał z katastrofy“ trzech „latających spodków“ latem 1952 r. w stanie Montana...

„Była to istotka wzrostu 90 cm, którą następnie ulokowano w specjalnym inkubatorze. W ten sposób egzotycznego przybysza udało się utrzymać przy życiu... Po długich wysiłkach podołano trudności wyuczenia go języka angielskiego na tyle, że mógł normalnie porozumiewać się”... („Gazeta Białostocka”, wyd. AB, 11.IX.58).

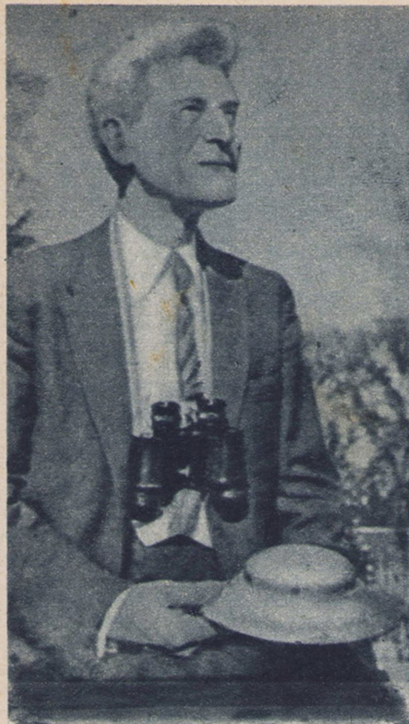
Nie wszyscy jednak przybysze z „zaświatów“ dają się schwytać. Niektórzy grasują nader zuchwale, bo jak nas informuje „Gazeta Białostocka“ (wyd. AB, 20—21.IX.1958) pozwalają oni sobie nawet na loty „nad Białym Domem“ i „ewolucje w pobliżu Kapitolu“. Z relacji tych wynika, jak marnie chronione są w USA obiekty o znaczeniu państwowym i strategicznym. Aż pół godziny, przynajmniej tak podaje „Gazeta Białostocka“, potrzebowały w przytoczonym wypadku myśliwce, by dotrzeć nad zagrożoną stolicę USA. A „tymczasem tajemnicze **coś**, pilotowane, bądź zdalnie kierowane, przez ludzi a w każdym razie przez istoty dysponujące inteligencją, od dwu godzin bezkarnie buszowały nad stolicą Stanów Zjednoczonych, nie respektując żadnych zarządzeń, do których muszą stosować się pojazdy powietrzne“...

Rzecz jednak ciekawa, że, jak podaje „Gazeta Białostocka“, „urzędowe czynniki USA, molestowane przez opinię publiczną wzbraniały się od wydania oficjalnego komunikatu na ten temat“. Polskiemu komentatorowi amerykańskich wydarzeń nie przyszło jednak do głowy, jak wymowne jest takie milczenie odnośnych władz. Czyż przeciętny obywatel USA nie pomyśli sobie wówczas: „Patrzcie, jak jesteśmy słabi! Grozi nam inwazja z Kosmosu! Musimy dawać więcej pieniędzy na zbrojenia“.

Kłopotów tych nie mają mieszkańcy Ameryki Południowej, chociaż, zgodnie ze „źródłowymi“ informacjami A. Trepki, są tam okolice, np. rejon Maranem („Gazeta Białostocka“, wyd. AB, 13—14.IX 1958), gdzie „latające spodki... można oglądać niemal codziennie“, zapewne dlatego, że... „mają one swą bazę wypadową w tej okolicy“...

Dość jednak pożałowania godnych „informacji“, czerpanych hojnie z najbardziej „poinformowanych“ i najbardziej godnych „zaufania“ źródeł „światowych“, takich jak peruwiański dziennik „La cronica“ i wiele jemu podobnych. Polski entuzjasta „małych człowieczków“, „potworów“ i „oszałamiająco pięknych kobiet“ z „Kosmosu“ łatwo może sprawdzić, chociażby w bibliotece Polskiego Towarzystwa Astronautycznego (Warszawa, Politechnika, Gmach Główny, pokój 318, tel. 211221, wewn. 314), że naprawdę światowe czasopisma astronautyczne i rakietowe nie zajmują się w ogóle problemem latających spodków.

Nie trzeba chyba podkreślać, że kto jak kto, ale właśnie „astronauci“ powinni być szczególnie zainteresowani zagadnieniem istot „nie z tej Ziemi“. Ostatnio pilnie jeszcze raz przewertowałem cały szereg roczników wszystkich najpoważniejszych czasopism astronautycznych i rakietowych, jakie są wydawane na całym świecie. „Niestety“ ani wydawane przez Amerykańskie Towarzystwo Rakietowe „**Jet propulsion**“ **(od r. 1959 „ARS Journal“)** i „**Astronautics**“, ani brytyjskie „**Journal of the British Interplanetary Society**“ i „**Space flight**“, ani niemieckie „**Raketentechnik und Raumsfahrtforschung** i „**Weltraumfahrt**“, ani radzieckie „**Woprosy rakietnoj techniki**“ i „**Rakietnaja technika — Ex-**



Inż. Wilbert Smith z trzymanym w ręku modelem latającego spodka, którego oryginał wypatrzył rzekomo przez... lornetkę.



John Otto (z prawej) i Announcer B. Hunter — twierdzą, że dnia 28.X.1955 r. w rannych godzinach uzyskali w rozgłośni radiowej w Los Angeles połączenie z „pilotami latających spodków". No cóż — reklama jest dźwignią... dochodów.

press informacja", ani wreszcie organ Międzynarodowej Federacji Astronautycznej **„Astronautica Acta" od wielu lat nie zawierają żadnych artykułów czy komentarzy na temat latających spodków.** Wyjątek stanowi 9 numer „Journal of the British Interplanetary Society", w którym omówiono cytowany już przeze mnie przy różnych okazjach Raport nr 14 amerykańskich Sił Powietrznych, dotyczący tzw. „Projektu Blue Book". W ramach tego projektu, kierowanego przez znanych amerykańskich uczonych, którzy naprawdę istnieją, takich jak prof. A. Hynek, wicedyrektor Obserwatorium Astrofizycznego Instytutu Smithsoniańskiego w Cambrigde, wykonano szczegółowe badania obserwacji latających spodków. A oto tablica podana we wspomnianym „Journal of the British Interplanetary Society" (str. 553):

Obiekt	Okres obserwacji		
	VI.47—31.XII.52 %	1.I.53—31.XII.54 %	1.I.55—5.V.55 %
balony	14	16	26
samoloty	20	20	21
astronomiczny	25	25	23
inny	10	13	20
niewystarczające informacje	9	17	7
niezidentyfikowany	22	9	3
ogólna ilość zaobserwowanych przypadków	3201	854	131

Tylko ostatnia pozycja tablicy (niezidentyfikowany obiekt) podpada pod kategorię latających spodków. Z tablicy tej widać jednak wyraźnie jak „nieziemskie statki" rozpływają się w mgłę, w miarę zaostrzania się metod obserwacyjnych. Warto dodać, że w roku 1957 ilość niezidentyfikowanych obiektów zmalała już do około tylko 1,4%.

Muszę jednak zacytować jeszcze pewien bardzo charakterystyczny wyjątek ze wspomnianego Raportu:

...„Jest faktem, iż zapoznając się z niewielu (podkreślenie moje — OW) raportami czytelnik staje się przekonany, iż „latające spodki" są realne i stanowią pewną postać tajemniczego wynalazku. Reakcja ta nie zależy od przygotowania czytelnika lub jego stanowiska wobec problemu przed zetknięciem się z nim. Niestety praktycznie wszystkie artykuły, książki i informacje, dotyczące zjawiska „latających spodków", zostały napisane przez ludzi, należących do tej kategorii, tzn. ludzi, którzy czytali niewiele wybranych raportów. Podkreślenie tego stanu rzeczy stanowi fakt, że we wspomnianych publikacjach z reguły cytowane są jedynie bardziej niesamowicie brzmiące raporty. Gdyby nie ta powszechna skłonność psychiki do urzekania się tajemniczością, jest możliwe, że problem tego rodzaju wcale by nie powstał.

Podana wyżej reakcja czytelnika niewielu doniesień, wywołująca u niego przekonanie, że „latające spodki" są prawdziwe i że stanowią jakąś postać tajemniczego wynalazku, jest wysoce mamiąca. W miarę czytania coraz to większej ilości doniesień uczucie, iż „spodki" są czymś rzeczywistym, blednie, a pojawia się uczucie sceptycyzmu odnośnie ich istnienia. Wreszcie czytelnik osiąga punkt nasycenia, po czym dalsze czytane raporty nie wnoszą niczego nowego i nie budzą dalszego zainteresowania. Uczucie przesytu było powszechne u personelu, pracującego w ramach projektu („Blue Book" — OW) i w wyniku wymagało świadomego wysiłku ze strony tych ludzi, by pozostać obiektywnymi".

Jak podaje dr Cashmore, komentujący cytowany Raport Nr 14 w imieniu „Journal of the British Interplanetary Society", „dopóki on sam nie zobaczy latającego spodka lub nie przeczyta oficjalnego i naukowego stwierdzenia na ten temat, nadal będzie podzielać (sceptyczny) pogląd ATIC (ośrodka Sił Powietrznych USA, który przygotował Raport Nr 14 — OW)". Pod tym stwierdzeniem i ja podpisuję się obiema rękami.

Niech nasi domorośli komentatorzy „ufologii" nie powołują się na emerytowanych majorów w rodzaju mjr. Keyhoe. Jak w ogóle mogą oni naiwnie wierzyć, że tego rodzaju człowiek, nie zatrudniony w Ministerstwie Obrony USA, może mieć rzeczywiście dostęp do materiałów tego ministerstwa. Czyżby sądzili oni, że do akt wojskowych dojście jest równie łatwe jak do książek w bibliotece publicznej?

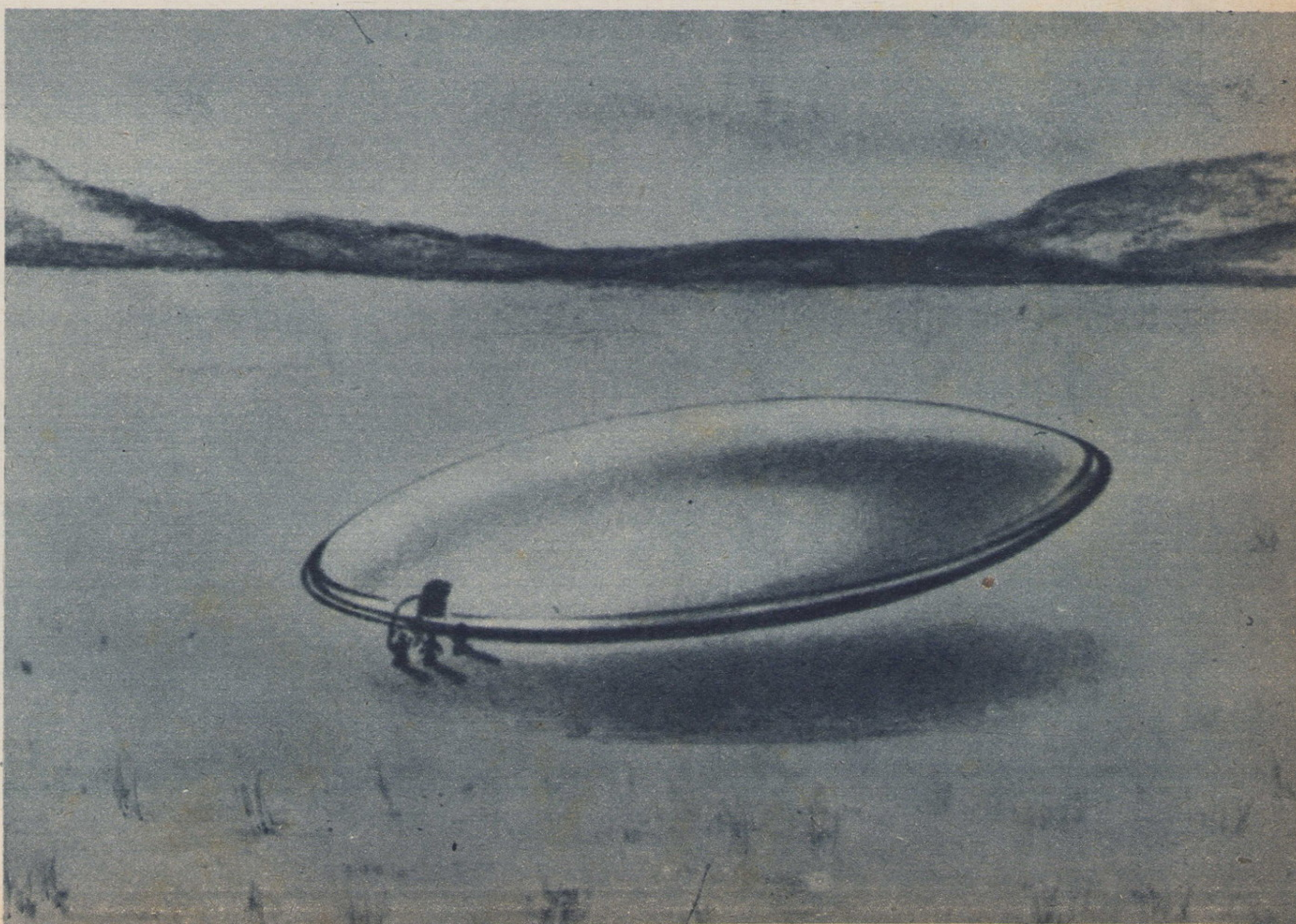
Niech nasi specе nie przytaczają innych jeszcze nazwisk „wybitnych autorytetów", którymi usiłują podeprzeć swoje niesłychane wywody. Jeżeli chcą oni powoływać się na takie nazwiska jak niejakiego prof. Liddela, rzekomo wybitnego astronoma i laureata Nagrody Nobla („Gazeta Białostocka", wyd. AB, 17.IX.1958), to wiadomo co o tym wszystkim sądzić. Jak łatwo sprawdzić, ani nie udziela się tej nagrody za osiągnięcia w dziedzinie astronomii, ani wśród odznaczonych tym zaszczytnym wyróżnieniem nawet za poezje nie figuruje nazwisko Liddela.

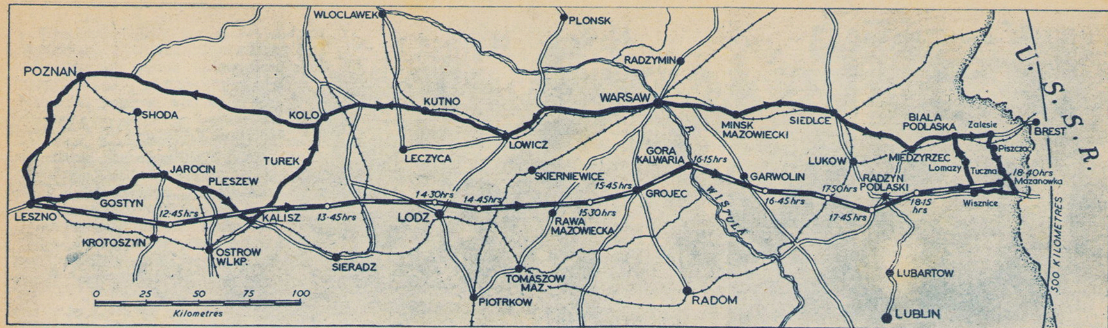
Postawmy kropkę nad „i". 8 listopada 1957 roku specjalna komisja, powołana przez Siły Powietrzne USA, wydała w Dayton urzędowy komunikat, podpisany również przez wspomnianego prof. A. Hynka, w którym czytamy m. in.:

...„Siły Powietrzne Stanów Zjednoczonych po zbadaniu ogółem 5700 meldunków o „latających spadkach" w latach 1947—1957 nie uzyskały najmniejszego fizycznego dowodu na istnienie „latających spodków". W ani jednym wypadku nie stwierdzono śladów stóp ani odcisków, pozostawionych przez jakikolwiek obiekt, który wylądował"...

W ten sposób upada legenda, tak chętnie cytowana przez naszych speców w dziedzinie „ufologii", o istnieniu licznych materialnych dowodów na istnienie latających spodków, w których posiadaniu są amerykańskie siły zbrojne, w szczególności lotnictwo. Niewątpliwie różne obiekty pojawiają się na niebie pod różnymi szerokościami geograficznymi. Są to jednak zjawiska naturalne, bądź przedmioty wykonane ręką ludzką. **Ani Marsjanie, ani „istoty z gwiazd" nas nie nawiedzają. MOŻEMY SPAĆ SPOKOJNIE.**

Pojazd kosmiczny, którym Truman Betherum — według swojej relacji — „podróżował" w roku 1952. Rysunek z jego książki pt. „Aboard a Flying Saucer".





JAK ZGUBIŁEM DIAMENT NAD POLSKĄ

Znany weteran szybownictwa angielskiego Philip Wills zrelacjonował — wespół ze swą żoną — na łamach tygodnika „Flight" przygody w czasie rozgrywania jednej z konkurencji VII Szybowcowych Mistrzostw Świata w Lesznie. Skrót tego interesującego reportażu, którego oryginalny tytuł brzmi „The mud of Mazanoovka", zamieszczamy poniżej w tłumaczeniu. (red.)

PHILIP i KITTY WILLS

KAŻDY przelot to dwie wielkie przygody. Rankiem szybowiec wykluwa się ze swej „poczwarki", aby porwać pilota do próby zręczności i szczęścia. Jednocześnie załoga wozu transportowego wyrusza na poszukiwania pilota. Wymaga to niemałych umiejętności, inicjatywy i poświęcenia, dając nieraz więcej niespodzianek i przygód, niż doznaje ich pilot. Jeśli wszystko idzie dobrze, wieczorem całe towarzystwo szczęśliwie wraca do bazy.

Opisywano już wiele przelotów, ale zwykle pomijano olbrzymi wkład pracy załogi wozu transportowego w sprawny przebieg zawodów. Chciałbym przedstawić czytelnikom opowieść o jednym z przelotów, w dowód wdzięczności dla ekipy, troszczącej się o powrót szybowca na lotnisko i start następnego dnia.

25 czerwca 1958 r. był wielkim dniem mistrzostw. 62 zawodników usiłowało przelecieć dystans 15 000 mil, a ich wozy transportowe musiały przebyć tę odległość dwukrotnie: tam i z powrotem.

Wstał piękny, pogodny, bezmglisty dzień. Meteorolodzy przepowiadali wiatr zachodnio-południowy, skręcający na wschód w miarę oddalania się od Leszna. Podstawa cumulusów 5—6 tys. stóp. Noszenie 1,5—2 m/sek. Po południu spodziewano się wielkich chmur kłębiastych nad północno-wschodnią Polską, nad południowo-wschodnią nieco mniejszych, ale rozwijających się. Szmer podniecenia ogarnął 62 pilotów, kiedy jako zadanie dnia ogłoszono przelot otwarty.

Rzut oka na mapę Polski podaje możliwości, jakie otworzyły się przed nami. Promień koła zakreślony z Leszna wskazywał, że do granicy ZSRR możemy uzyskać odległość około 500 km. Lecąc na południe można było nawet uzyskać do 535 km. Mieliśmy do wyboru dwie trasy. Albo lecieć z wiatrem w kierunku Warszawy i potem skręcić na południe, albo z lekko bocznym wiatrem kierować się wprost ku najdalej położonemu krańcowi Polski. Większość, podobnie jak ja, wybrała trasę drugą. Pierwsza, ze względu na rozrastające się cumulonimbusy, stwarzała niebezpieczeństwo szybszego „wykończenia się".

Kazano nam stawić się na starcie o godz. 10.00, przewidując początek wzlotów na godz. 10.30. W ostatniej jednak chwili komunikat meteo zawiadomił nas, że cumulusy zaczną rozwijać się dopiero koło południa. Chociaż wkrótce poczuliśmy pierwsze objawy rodzącej się termiki, jednak ogromna surowość organizacji zawodów nie pozwoliła na wcześniejszy start. Musieliśmy więc czekać na wyznaczoną godzinę. Siedzieliśmy przy szybowcach, słuchając z żalem brzęku diamentów wylatujących za burtę...

Wystartowałem o godz. 11.35. Polskie linki holownicze są bardzo krótkie! Szybownikowi wydaje się, że siedzi tuż za plecami holującego pilota i doskonale widzi jego tablicę przyrządów. Jeżeli zobaczy prędkościomierz, to leci dobrze, gdy jednak ujrzy manometr oleju, to jest trochę za wysoko względem samolotu.

O godz. 11.45 odczepiłem się, wyruszając po raz PIĄTY w życiu po diament. Łapiąc pierwsze noszenia w Lesznie nad lotniskiem, pilot wchodził w kraj baśni. Barwny rój szybowców różnych kształtów demaskował każdy komin nad lotniskiem. Stale ktoś u spodu dołączał do tego stadka. Małe lekkie szybowce jak złote rybki w akwarium zwinnie kręciły się w środku, a dookoła, wznoszące się o wiele wolniej, krążyły majestatycznie maszyny cięższe. Często jeden pilot był tak blisko drugiego, że widział każdy szczegół jego twarzy, ubrania i kabiny, lecz wysoki poziom pilotażu zawodników zapewniał całkowite bezpieczeństwo tego pląsającego misterium. Samoloty holujące, osiągnąwszy przewidzianą wysokość, po odczepieniu szybowca odchodziły na wschód. Z wysokości 600 m widziałem pod sobą ich stateczny gawot na tle polskiego, zielonego krajobrazu.

Niebo pełne było cumulusów. Po 20 minutach krążenia uzyskałem 1200 m. Ostrożnie przeleciałem pierwsze 15 mil do Gostynia. Widziałem na szosie mój wóz transportowy, nerwowo podążający za mną. Krajobraz Polski, nie mówiąc o górzystej południowej granicy, nie jest wcale monotonny. Przypomina płaskie tereny Cambridgeshire. Na przestrzeni 300 mil od granicy ZSRR rozpościerają się płaskie pola, falujące łany zbóż, pastwiska, plantacje, połacie lasów i puszcz. Przygodne lądowanie w tym kraju nie jest żadnym problemem. Nic dziwnego, że egzotyczne, często bardzo kosztowne szybowce, o wysokich prędkościach przelotowej i lądowania, mogły równorzędnie z nami współzawodniczyć.

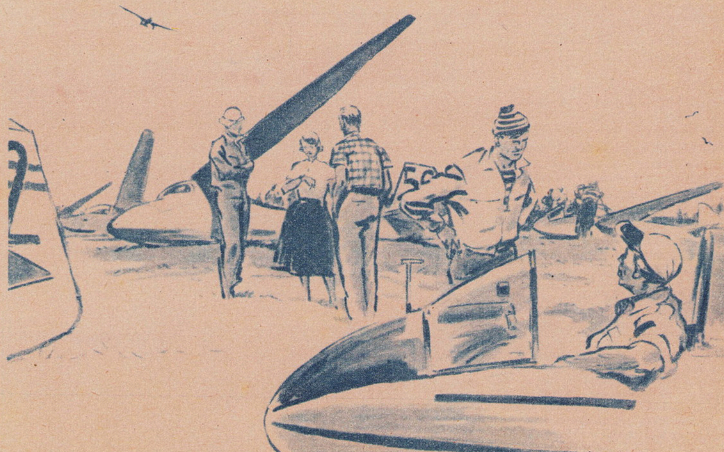
O godz. 12.00 byłem u podstawy chmur. Cała Polska kąpała się w słońcu, którego promienie igrały w wypolerowanych skrzydłach szybowców. Życie było wtedy dla mnie najwspanialszym skarbem.

A teraz nieco o „Justynie". „Justyn" to imię mojego samochodu i wozu transportowego. Ponieważ radio dla klasy standart było wzbronione, przeto sportowa intuicja w połączeniu z archaiczną polską siecią telefoniczną były jedynymi atutami „Justyna". Załogę samochodu stanowili Harry Midwood oraz moja żona Kitty. Oddajemy przeto jej głos.

ZŁOŻYLIŚMY „Skylarka", wypolerowaliśmy go, zaklejając wszystkie zbyteczne otwory. Posłusznie stanęliśmy na lotnisku w ostatnim szeregu, aby czekać na swoją kolejkę. Pobraliśmy prowiant z samochodu, który podjechał do nas. Co się dało upchaliśmy w kieszenie „Skylarka", resztę do samochodu. Filip dał nam ostanie instrukcje. Mieliśmy jechać w ślad za nim, aby w przypadku lądowania przewieźć go z powrotem na lotnisko. Jeżeli stracimy go z oczu, mamy po dojechaniu do Warszawy posuwać się nadal według własnego uznania, oczywiście w zależności od rozwijającej się pogody. Pospieszyliśmy z Harrym przygotować wóz, pobrać prowiant. Ten jednak nie był jeszcze przygotowany, nie martwiliśmy się tym, mieliśmy bowiem jeszcze zapasy z poprzedniego dnia, a także nieco prowiantu Filipa, który nie zmieścił się w „Skylarku"; nie przypuszczaliśmy, by chciał lądować, żeby zjeść z nami obiad. Włączyliśmy radiostację, zawiadamiając główny wóz naszej ekipy, że opuszczamy lotnisko, ale kierownictwo było zbyt zajęte, żeby nas słuchać.

Szybko przejechaliśmy przez Leszno i zatrzymaliśmy się na skraju lasu, przecinającego trasę przelotu. Dzień był piękny i słoneczny. Harry przez lornetkę szukał na niebie „Skylarka". O godz. 11.15 przelecieli Nick i Tony (Goodhardowie — przyp. tłum.). Nagle Harry krzyknął, ujrzał

Siedzieliśmy na ziemi godzinę, a może i dłużej, słuchając brzęku pięćsetkilometrowych diamentów wylatujących za burtę...



Mapka wyżej: Trasa lotu Philipa Wills'a (oznaczona linią przerywaną) i trasa, którą przebył wóz transportowy (linia ciągła) między Lesznem i Mazanówką.

bowiem Filipa, przelatującego nad nami o godz. 11.45. Pojechaliśmy dalej. Nasz pilot szybko nabierał wysokości, oddalając się na północ od szosy. Pędziliśmy ile sił w silniku, ale o 12.15 zniknął nam z oczu. Jechaliśmy dalej, obliczając ile czasu stracimy na powrót do Leszna w przypadku lądowania Filipa. Okazało się, że musielibyśmy odnaleźć go nie później jak o 13.30, aby jeszcze zdążyć na lotnisko przed zamknięciem startu.

Wjechaliśmy do jakiejś wsi. Jeden z domów wyglądał na budynek administracyjny. Zatrzymaliśmy się. Po przebiegnięciu wąskich schodów znaleźliśmy drzwi z jakimś urzędowym szyldem. Zapukawszy, weszliśmy do środka. Wewnątrz był telefon, łóżko i parę krzeseł oraz trzech mężczyzn i chłopiec. Pokazaliśmy im blankiet porozumiewawczy, na którym napisano po polsku o co nam chodzi. Studiowali go bardzo długo, wreszcie poprosili, abyśmy usiedli i wykręcili nasz numer.

Dzwonek! — Ucieszyliśmy się, ale przedwcześnie. Była to jakaś uprzednio zamówiona rozmowa. Trwała chyba wieki. — Znów dzwonek! — Teraz dla nas. Rozmowa nader krótka: „Nie ma połączenia z Lesznem". Podziękowaliśmy pięknie, żegnając się po polsku, czego już zdążyliśmy się nauczyć. Chcieliśmy zapłacić, ale zaprotestowali gorąco. Biegiem dopadliśmy samochodu. Ruszyliśmy dalej. Przejeżdżając przez jedną z wiosek ujrzeliśmy zbiegowisko. Na środku drogi leżało dziecko pod kołami ciężarówki, otoczone gromadą wieśniaków, którzy klnąc, czekali na milicję. Minęliśmy ich szybko współczując w sercu.

TYMCZASEM ja siedziałem w „Skylarku", zdobywając rutynę w szybkim locie w dobrych warunkach. Obliczałem prędkość wznoszenia, wynoszącą w tym dniu średnio niespełna 2 m/sek. Dobra, ale nie rewelacyjna. Między kominami osiągałem prędkość 90—100 km/h. Co pół godziny konfrontowałem teren z mapą. Moja prędkość przelotowa wynosiła około 72 km/h. Chmury, przeważnie słabo rozbudowane, dawały małe noszenia, chociaż napotkałem dwie, pod którymi uzyskałem około 1000 stóp wysokości. Po godzinie lotu minąłem znane mi okolice Gostynia. Tutaj lądowałem raz w wiosce, gdzie długo męczyłem się przy telefonie z wymówieniem jej nazwy MSZCZYSZYN. Spróbuj Angliku to wymówić!

Krajobraz zmienił się bardzo. O godz. 14.30 wynurzyła się Łódź, na południe od mego kursu. Jedyna nazwa miasta, którą Anglik prawidłowo wymówi. Wystarczy, aby sobie napisał WOOJ...

Nie leciałem sam. Pode mną krążył jakiś szybowiec. Jego biała sylwetka przypominała mi, że w promieniu 25 mil walczy 61 zawodników i są może w tej chwili już dużo dalej niż ja.

O 16.30 zobaczyłem szeroką rzekę. Niewątpliwie była to Wisła. Zorientowałem się, że jestem nad Górą Kalwarią, 35 km na południe od Warszawy. Nadszedł czas, aby zmienić kurs nieco na południe. Dymy kominów wskazywały, że wiatr zmienił kierunek na pomyślny dla mnie. Byłem jednak starym wyjadaczem, aby się na to złapać i wolałem obserwować kierunek posuwania się cieni chmur.

Tymczasem od magicznej pięćsetki dzieliła mnie jeszcze odległość 170 km. Czy przelecę ją, czy też ręka nieugiętej organizacji zawodów znów wyłuska mi diament z ręki?

Wtem moment paniki. Minąłem Wisłę koło Góry Kalwarii bez cienia wątpliwości, a tu nagle droga i tor kolejowy. Czyżbym zbłądził? Inne punkty orientacyjne uspokoiły mnie. To tylko mapa zawodzi.

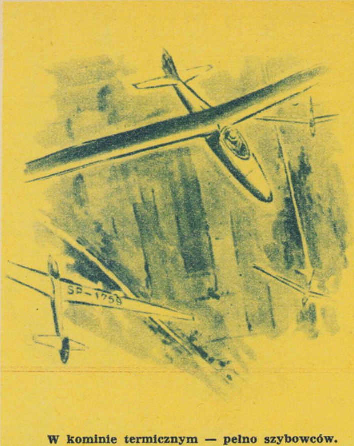
Termika przede mną zaczyna zamierać. Zamiast zapowiedzianych puszystych cumulusów, tylko gdzieniegdzie obłoczki. Należało się spieszyć. O ile tylko wznoszenie spadało, umykać spod chmurki i na maksymalnej doskonałości szukać następnej. Stało się oczywiste, że diament przepadł. Wahałem się czy lecieć do ZSRR. Bałem się, że formalności graniczne przedłużą się, co zamknęłoby mi możliwość dalszego udziału w zawodach.

Krążyłem pod zamierającą chmurką nad lasem koło Radzynia Podlaskiego, 85 km od granicy i uzyskałem wysokość 1200 m. Doszedłem do wniosku, że o ile przed zmrokiem złapię jeszcze raz obszar noszeń, mam jeszcze szansę na pięćsetkę.

Przypomniałem sobie mój niedawny czwarty lot po diament, kiedy lądowałem w Karpatach, w Jordanowie po 8 i 3/4 godzinach lotu i zabrakło mi 15 km. Nie mogłem odrzucać nadarzającej się teraz okazji; postanowiłem lecieć za granicę.

ZNALEŹLIŚMY się na drodze Poznań—Warszawa. Dzwoniliśmy do Leszna. Nic nowego. Postanowiliśmy telefonować znów po przejechaniu Warszawy. W jednym z miasteczek widzieliśmy pogrzeb. W Polsce używa się jeszcze karawanów zaprzężonych w dziwacznie przystrojone konie, za którymi postępuje długi kondukt ludzi. W innej miejscowości ujrzeliśmy mężczyznę leżącego na chodniku jak trup. Aby mi dodać otuchy, Harry powiedział, że to zapewne tylko pijany.

Nareszcie Warszawa. Zatrzymujemy się koło Pałacu Kultury, aby uzupełnić paliwo. Spotykamy mężczyznę, który był podczas wojny w Blackpool, zna więc angielski. Towarzysząc na motocyklu przeprowadził nas przez labirynt warszawskich ulic.



W kominie termicznym — pełno szybowców.

W Miłosnej stanęliśmy przed skrzyżowaniem. Weszłam do jakiegoś sklepu, aby telefonować. Wówczas doszedł mnie miły zapach pieczystego i przypomniał, że jestem strasznie głodna. Telefonu w sklepie nie było. Tymczasem Harry kupił gdzieś wiśni i ktoś zatknął mu do butonierki kwiatek. Wyjęłam go i zatknęłam w samochodzie za ryngraf św. Krzysztofa.

Ruszyliśmy w kierunku na wschód, gdzie pogoda była nieco lepsza.

W Mińsku Mazowieckim znaleźliśmy posterunek milicji, gdzie czekało nas dwugodzinne posiedzenie przy telefonie. Zgraja dzieciarni przylepiała nosy do szyb naszego samochodu. Nastawiliśmy im muzykę, a ja ku wielkiemu ich zdziwieniu położyłam się na łóżku powstałym po złożeniu tylnych foteli.

OSTATNIĄ garstkę zanikających chmur spotkałem koło Wisznic. Czy będzie coś nosić? Niestety, krążyłem stale na tej samej wysokości. Jednocześnie wiatr całkiem zamarł. Lotem ślizgowym posuwałem się równolegle do lasu, nad prostą, ale wyboistą drogą polną, wokół której grupy chałup tworzyły małą wioskę, z dużym nowym budynkiem na końcu. Siadłem na kartoflisku obok tego domu, o godz. 16.45.

Spojrzałem na mapę, aby zobaczyć ile zabrakło do pięćsetki, która umknęła mi sprzed nosa. Okazało się, że 27 km. Siedziałem 10 km od granicy — Psiakrew!!!

Po 7 i 1/4 godzinach lotu siadłem na zwykłym kartoflisku, obok niewykończonego jeszcze budynku, w pobliżu wsi Mazanówka. Kiedy zebrało się nieco ciekawych, pokazałem formularz porozumiewawczy, który określił im po polsku kim jestem i czego mi potrzeba. Zaraz jakiś młodzieniec zabrał mnie na tylne siedzenie motocykla. Tłukliśmy się po ścieżkach, ku przerażającej błotnistej drodze biegnącej nieco wyżej niż poziom kompletnie podmokłych pól. Fosy pełne były błota i brudnej wody, tak że trudno było określić ich głębokość. „Pędziliśmy" z zawrotną prędkością 10 mil/godz.

Wtem mój kierowca nie zauważył jakiejś dziury i z głośnym pluskiem wpadliśmy do błota. Silnik zamilkł. Bagażnik wszedł na moment w kontakt z mymi członkami. Myślałem, że doznałem obrażeń cielesnych, ale po ujrzeniu światła dziennego spoza zwałów błota, stwierdziłem, że moja istota nadaje się jeszcze do użytku. Silnik jednak nie chciał zaskoczyć, pomimo usilnego kopania startera. Gaźnik zapchany był porządną porcją błota. Po oczyszczeniu go powierzyłem znów swoje drogie mi życie w ręce motocyklisty. Do najbliższego telefonu było 10 km. Droga stawała się coraz węższa, aż zamieniła się w ścieżkę wśród drzew, których gałęzie bezlitośnie obijały moje obolałe kości. Zdawałem sobie sprawę, że „Justyn" tędy do mnie nie dotrze.

Jechaliśmy do wsi Tuczna, która chełpiła się tym, że posiada połączenie ze światem, drogą która przypominała blachę falistą.

W kłębach spalin przywlekliśmy się przed posterunek. Pokazałem milicjantowi formularz porozumiewawczy, starając się wyjaśnić mu powstałą sytuację. Po kwadransie żywiołowej gestykulacji straciłem wszelką nadzieję.

Jednakże w końcu milicjant nakręcił numer telefonu, do którego zaczął wrzeszczeć. Krzyczenie przy posługiwaniu się polskimi telefonami jest rzeczą niezbędną. Po zakończeniu tych czynności mozolił się łamaną niemczyzną nad powiadomieniem mnie, że: a) Dzwonił do swego zwierzchnika w Wisznicach, b) Z Lesznem już dzisiaj nie uzyska połączenia, a ja mam natychmiast iść „schlafen". Podsunąłem mu formularz, pokazując słowo „jak najszybciej". Odniosło to taki skutek, że powlekliśmy się do Urzędu Pocztowego. Urzędująca tam panienka wprowadziła nas do małej drewnianej salki, gdzie znajdowało się coś, co przy dużej dozie dobrej woli można było uważać za centralę telefoniczną. Próby uruchomienia jej odniosły w końcu skutek i ze świata zaczęły płynąć wieści o tym, że niedaleko wylądowało 2 pilotów, jeden z brodą (nie trudno było domyślić się, że to Tony Goodhard) oraz, że pani Tomasiewicz urodziła dziecko. Znalazłem się więc w centrum codziennych spraw wioski.

Tymczasem salka zaczęła zapełniać się. Ktoś nawet znał kilka słów angielskiego. Zacząłem mu wyjaśniać, że chcę, aby mój wóz nie jechał do Mazanówki, bo ugrzęźnie w błocie. „Die Strasse ist nicht gut für die Wagen". To jest nader ważne.

Tymczasem ze wzrastającym trzaskiem w słuchawce zgłosiło się Leszno. Wszyscy złapali za słuchawki i chcieli mówić na wyścigi, ale telefon zamilkł nagle i zapanowała błoga cisza. Znowu trzask. Ktoś wrzeszcząc na całe gardło wetknął mi słuchawkę w dłoń. Przyłożyłem ją do ucha i poprzez szum wyładowań elektrycznych usłyszałem skocznego fokstrota. Dzięki jakiejś diabelskiej pomocy na linię leszneńską włączyła się rozgłośnia warszawska. To dobiło mnie do reszty.

Przez 25 minut każdy z obecnych próbował przesłać chociaż jedno słowo przez barierę jazzu. Na moje nawoływania ktoś spytał po angielsku: „jaki jest pański numer". Wykrzykiwałem odpowiedź około 20 razy, bezskutecznie.

Pomyślałem o kochanej Kitty. Cóż bym zrobił bez niej. Podczas naszego pożycia małżeńskiego raz tylko mnie zdradziła, kiedy w ZOO zakochała się w zulzulandzkim hipopotamie, ale to całkiem inna historia. Teraz błąka się gdzieś po szosach jak Odysseusz. Jedyną pociechą był dla mnie fakt, że po treningu przy telefonie Elvis Presley jest teraz przy mnie niczym.

Spędziłem 7 godz. w powietrzu, 1 godz. na motocyklu i 2 godziny na gestykulacji, miałem więc prawo być śmiertelnie znużonym. Zaprowadzono mnie ścieżką wśród błota do jakiegoś domu. Tutaj powitał mnie gospodarz, pan Jan z żoną, dziećmi i całą rodziną. Wyczyszczono moje zabłocone ubranie i posadzono do stołu. Nie jadłem przecież nic od rana. Niebawem przyjechał się do nas milicjant i jego pomocnik, zjawiła się również butelka wódki.

Po krótkiej rozmowie łamaną niemczyzną ulokowano mnie w małżeńskim łożu państwa Janów i zgaszono światło. Pamiętam jeszcze, że skrzypnęły drzwi i delikatnie tykał mały budzik, poczem zapadłem w głęboki sen. Polacy są kochanymi ludźmi i lubią Anglików.

NARESZCIE jakaś wiadomość. Obaj Goodhardowie lądowali blisko siebie. Filip jest w Mazanówce. Nie ma tej wsi na mapie, ale milicjant robi krzyżyk w tym miejscu, gdzie powinnu się znajdować. Jest ciemno, godzina 22.30. Mijamy Białą Podlaską, następnie skręcamy na południe od głównej szosy. Jedziemy bardzo złą drogą. Prędkość spada do

Dokończenie na str. 12



„Jak też ci piloci czują się w takim wielkim tłoku?" — zastanawiają się widzowie na lotnisku.

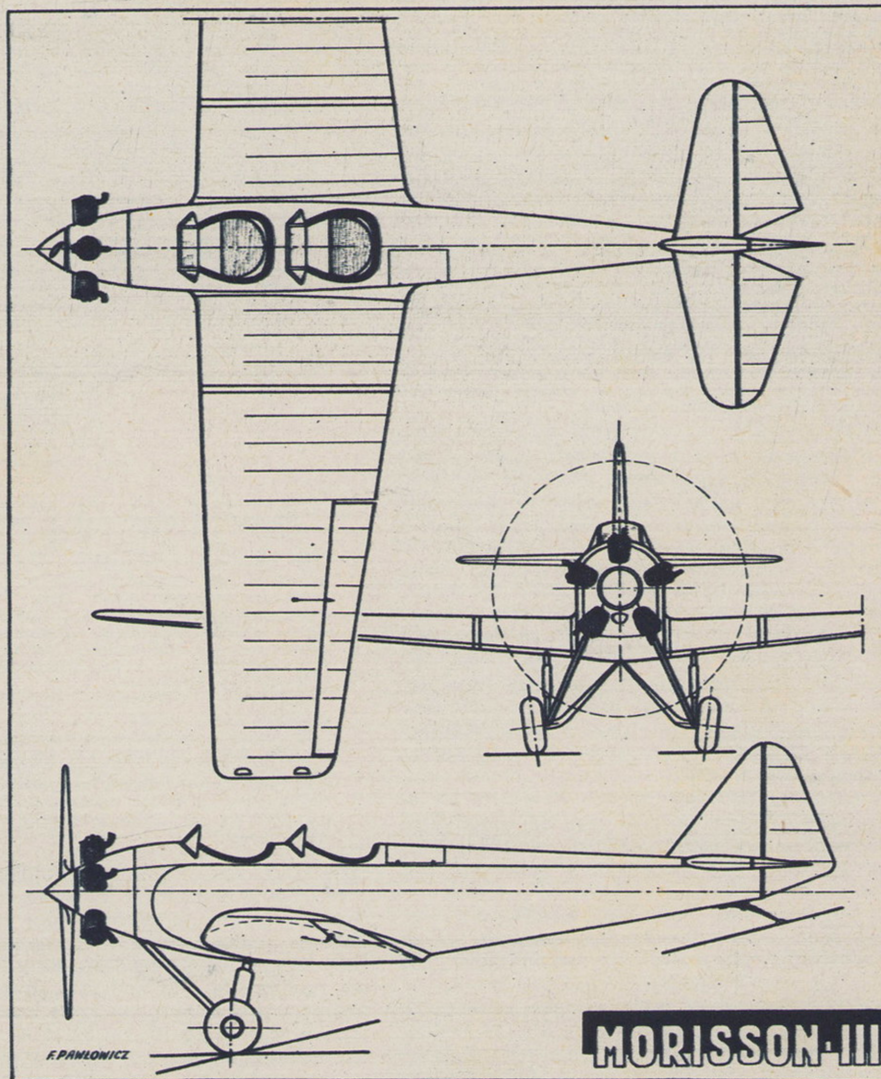
SAMOLOT SZKOLNO TURYSTYCZNY „MORISSON III"

TRZECI z kolei samolot konstrukcji Józefa Morissona z Ostrowa Wielkopolskiego zaprojektowany został w 1933 r., a w 1934 r. wykończony i oblatany przez chor. pil. Michalaka z 3 pułku lotniczego w Poznaniu. Budowa tego samolotu finansowana była przez Aeroklub Poznański, gdyż był on przeznaczony dla szkolenia i treningu pilotów tegoż aeroklubu. Po wybuchu wojny, w pierwszych dniach września 1939 r., samolot „Morisson III" użyty został jako łącznikowy, a następnie przez jednego z pilotów wojskowych odprowadzony do Rumunii.

Był to jednopłat, układem swym przypominający poprzednią konstrukcję J. Morissona, oznaczoną jako „Ostrowia-II". Płat całkowicie drewniany, dwudźwigarowy. Krawędź natarcia do przedniego dźwigara kryta była sklejką, cały płat posiadał natomiast pokrycie płócienne. W samolocie tym po raz pierwszy konstruktor zastosował lotki szczelinowe, które poprawiły własności pilotażowe. Kadłub posiadał również konstrukcję całkowicie drewnianą i pokrycie ze sklejki. Przednia kabina przeznaczona była dla pasażera lub instruktora; tylna — zaopatrzona w pełny komplet przyrządów pokładowych dla pilota lub ucznia. Za tylną kabiną znajdował się mały bagażnik. Podwozie trójgoleniowe z amortyzacją olejowo-powietrzną typu PZL. Koła o niskim ciśnieniu i małej średnicy. Usterzenie konstrukcji drewnianej. Stateczniki — kryte sklejką, stery — płótnem. Płoza ogonowa bez amortyzacji. Do napędu zastosowano gwiazdowy, pięciocylindrowy silnik angielski Armstrong-Siddeley „Genet" o mocy 80—88 KM.

Po małej stosunkowo zmianie przedniej części kadłuba i zabudowaniu innego łoża silnikowego mogły też być stosowane w tym samolocie silniki rzędowe o podobnej mocy i ciężarze.

FELIKS PAWŁOWICZ



DANE TECHNICZNE

Rozpiętość	—	10,50 m
Długość	—	8,10 m
Wysokość	—	2,50 m
Powierzchnia nośna	—	15,00 m²
Ciężar własny	—	350 kG
Ciężar w locie	—	550 kG
Prędkość max.	—	200 km/h
Prędkość przelotowa	—	185 km/h
Pułap	—	4 150 m
Zasięg	—	550 m

15 mil/godz. Nagle wyskakuje jakiś motocyklista, krzycząc „piloten schlafen". „Ach, jak miło musi być w tej wiosce" — pomyśleliśmy. Zabieramy motocyklistę z sobą, umieszczając jego pojazd z tyłu. Po drodze dosiada do nas milicjant mocno pachnący piwem. Jedziemy dalej. Zatrzymujemy się przed chatą, do której prowadzi trawiasta ścieżka. Milicjant wprowadza nas do izby i pokazuje głowę Filipa tonącą wśród poduszek.

DZIĘKI niebywałemu zbiegowi okoliczności, szczęściu, intuicji i cudowi, „Justyn" jechał do Mazanówki właśnie przez Tuczną. Łamaną niemczyzną usiłujemy dowiedzieć się czy jest jakaś możliwa droga do Mazanówki. Milicjant kieruje nas przez Międzylesie.

Pożegnaliśmy się, błogosławiąc państwa Janów. Oczywiście o jakiejkolwiek zapłacie nie chcieli słyszeć. Wsiedliśmy do samochodu, który wraz z wozem transportowym wyglądał w nocy jak prehistoryczne monstrum. Żegnaliśmy chusteczką pół wsi, która nie bacząc na godzinę 2.00 w nocy tłumnie nas odprowadzała. Podczas jazdy do Międzylesia wzeszedł księżyc zalewając blaskiem okoliczne mokradła. Zatrzymaliśmy się przed jakimś małym domkiem. Pchnąłem furtkę i ścieżką wzdłuż żywopłotu doszedłem do drzwi. Zapukałem: światło zapaliło się, doszły mnie odgłosy jakiejś bijatyki, potem cisza. Zapukałem ponownie i zajrzałem przez okno. Zobaczyłem postać ogromnej starej baby, owiniętej kłębami włóczki. Zaglądała przez drzwi. „Zjawa" jednak znikła natychmiast. Próbowałem coś wołać po niemiecku, jak umiałem najgrzeczniej i najmilej. Wszystko na próżno. Później doszedłem do wniosku, że chyba natrafiłem na bajkową chatę czarownicy, przerywając jej jakieś nocne gusła. Wróciłem do samochodu wściekły.

Wiedzeni wyczuciem znaleźliśmy jednak drogę wiodącą z Wisznic do granicy. Z zainteresowaniem obserwowaliśmy smugi reflektorów ślizgających się po pasie granicznym.

Droga zwężała się coraz bardziej, wjechaliśmy na koniec w bagna. Musieliśmy zawrócić, szukając drogi do Mazanówki od południa. O ile i stamtąd nie dotrzemy, będziemy musieli czekać dnia, aby końmi przyciągnąć „Skylarka" do znośnej drogi. Pierwsze odblaski wschodzącego słońca podtrzymały nas na duchu.

WRAZ z Harrym decydujemy się zjeść coś z naszych zapasów. Doskonałe ciastka dodały nam sił. Leżę na tylnym siedzeniu, podczas gdy wóz walczy z wybojami drogi. Filip i Harry wychodzą z samochodu co chwilę, szukając miejsca, którędy da się w ogóle przejechać. Stale uderzam głową o sufit. Cud, że jeszcze nie zgubiliśmy po drodze wozu transportowego. Wjeżdżamy do wsi drogą stanowiącą wymarzony poligon dla czołgów. „Skylark" stoi spokojnie obok pola kukurydzy. Pilnuje go dwóch ludzi w baranich kożuchach.

Jest godz. 6.00 rano. Cała wieś spieszy, aby nas obejrzeć. Na końcu widzę pięcioletniego malca. Nie chcąc widocznie budzić nikogo w domu, wskoczył pośpiesznie w ubranie starszego brata. Długie czarne portki, obszerna kurtka i potężna, wpadająca na uszy czapka z daszkiem. Widok naprawdę komiczny. Śmiejemy się serdecznie, ale zaraz robi się nam przykro, bo speszony dzieciak zawraca do wsi, ciągnąc nogi w ogromnych buciskach. Podbiegam do niego i daję mu ciastko. Chłopiec rozchmurza się całkowicie.

Załadowaliśmy szybowiec szybko dzięki kilku sprytnym, inteligentnym miejscowym pomocnikom. Błądzimy znów w poszukiwaniu drogi. Z pomocą przychodzi nam autobus, za którym docieramy do głównego szlaku o godzinie 8.00. Jestem strasznie zmęczona. Zasypiam dwukrotnie za kierownicą, łapiąc się na tym, że zjeżdżam na lewą stronę szosy.

Wreszcie jakieś miasto. Pytamy o restaurację. Pewien mężczyzna wskazuje nam drogę. Po śniadaniu otrzymuję od niego piękny bukiet róż, które rosną w jego ogrodzie. Tacy już są Polacy.

ZARAZ po opuszczeniu Białej Podlaskiej przekonałem się, że prócz śniadania nabyłem tam jeszcze pchłę. Widzę, że czytelnik uśmiecha się, ale dla mnie to tragedia. Ja i pchły odczuwamy jakiś dziwny wzajemny pociąg ku sobie. Wiedzione instynktem, wyczuwają mnie z odległości pół mili. Ilektroć jadę pociągiem, pięciu współpasażerów z przedziału przebywa drogę bez wrażeń, ja natomiast przywożę z sobą co najmniej 15 pcheł. Uwieńczeniem mojej kariery na tym polu był rekord ustanowiony w Jugosławii, kiedy to we czwartek 17 lipca 1955 r. byłem jedynym angielskim pilotem, który przywiózł na „Ważce" bośniańską pchłę z Rosario do Krusevac. Kiedy Kitty złapała moją „towarzyszkę", okazała się tak wielką, że zasłużyła sobie na zabranie jej w pudełku od mydła.

O godz. 11.30 wjechaliśmy do Warszawy. Dziwna stolica, wznosząca się z ruin. Polacy dokazują cudów odbudowy, ale stare rany są jeszcze bardzo widoczne. Nad całym miastem dominuje Pałac Kultury, zbudowany i ofiarowany Polsce przez ZSRR.

W Warszawie spotkaliśmy Goodhardów. Jedli obiad w Ambasadzie Brytyjskiej, lecz ja spieszyłem się do swojego pozostawionego w Lesznie proszku DDT. Po drodze minęliśmy wściekłą ekipę szwedzką, szukającą do tej pory swego pilota i kompletnie złamaną polskim systemem telefonicznym. Mogliśmy się więc uważać za szczęśliwców.

Pędząc świetną szosą Warszawa—Poznań, zdjąłem przemoczone spodnie i wywiesiłem je za okno. Minęliśmy po drodze wóz Deane Drummond'a i wówczas utkwiło mi w oczach skonsternowane spojrzenie Ewy (Drummond — przyp. tłum.), kiedy ujrzała nasz samochód pędzący pod tak niecodzienną banderą.

Zmienialiśmy się wciąż przy kierownicy, bo zmęczenie zaczynało brać górę. Po drodze minęliśmy jeden z wozów transportowych, który uległ wypadkowi, szybowiec na szczęście był cały. Po powrocie dowiedzieliśmy się, że dwa szybowce uległy podczas transportu awarii i ich piloci musieli wycofać się z zawodów.

Pod wieczór, gdy licznik wskazywał, że „Justyn" przejechał 800 mil, znaleźliśmy się na lotnisku w Lesznie i zabłocony wóz umieściliśmy w pustym jeszcze parkingu.

Natychmiast otoczyłem się kłębami proszku DDT. Pospiesznie zjedliśmy kolację, po czym zapadliśmy w głęboki sen.

PHILIP i KITTY WILLS
tłum. Wiesław Stafiej

JODEL D-140 „MOUSQUETAIRE" ● FRANCJA

FRANCUSKA wytwórnia lotnicza Joly-Delemontez (w skrócie Jodel) słynie z budowy lekkich, sportowych i turystycznych samolotów odznaczających się wyjątkowo prostą konstrukcją. Samoloty te nadają się znakomicie do budowy amatorskiej z części przygotowanych przez wytwórnię.

Nowym typem „Jodela" zbudowanym tym razem przez wytwórnię SAN w Beynes jest czteromiejscowy samolot turystyczny D-140 „Mousquetaire". Jest to jednosilnikowy, wolnonośny dolnopłat konstrukcji drewnianej, posiadający wiele cech wspólnych ze swymi poprzednikami.

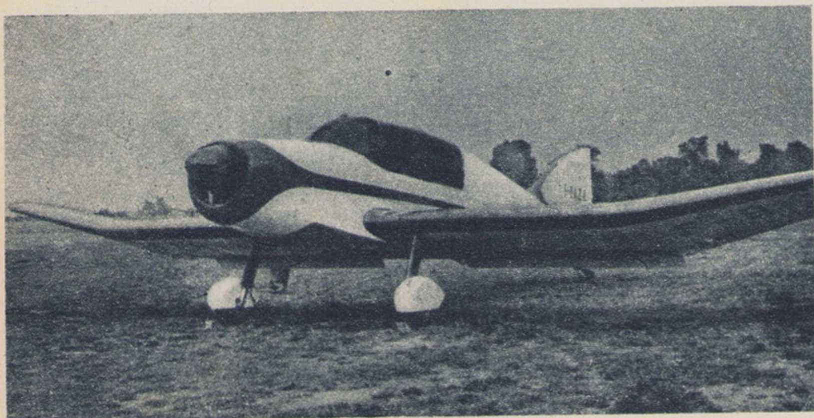
Płat zachował swój charakterystyczny kształt: prostokątną część środkową i krótkie trapezowe części skrajne o dużym wzniosie. Konstrukcja skrzydeł dwudźwigarowa, pokrycie sklejką i w tylnej części płótnem.

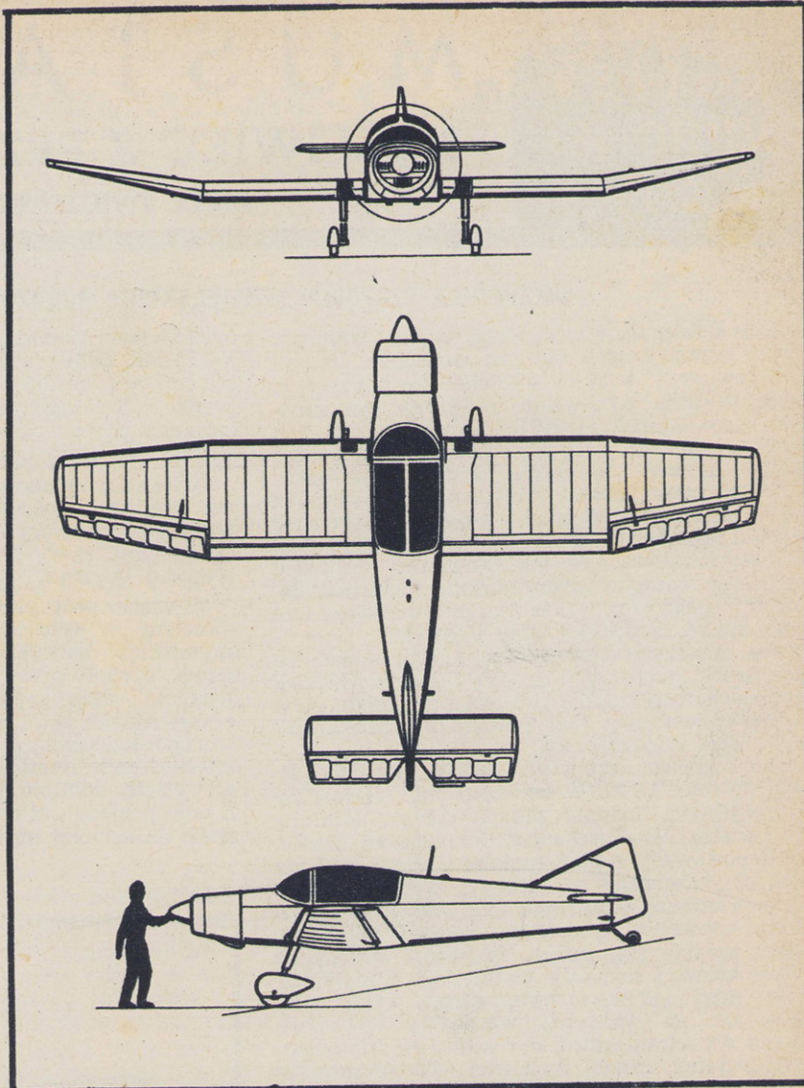
Kadłub o przekroju prostokątnym, kryty sklejką. Nad płatem umieszczona jest wygodna, bogato oszklona czteromiejscowa kabina załogi.

Usterzenie wolnonośne. Usterzenie wysokości ma obrys prostokątny, a usterzenie kierunku obrys trójkątny. Stateczniki kryte sklejką, stery — płótnem.

Podwozie stałe, klasyczne. Koła główne osadzone na wolnonośnych amortyzowanych goleniach i osłonięte owiewkami.

Silnik płaski czterocylindrowy Lycoming 0-360A2A o mocy 180 KM. Śmigło przestawialne „Aeromatic". Zbiornik paliwa umieszczony za silnikiem zawiera 210 l. (JS)

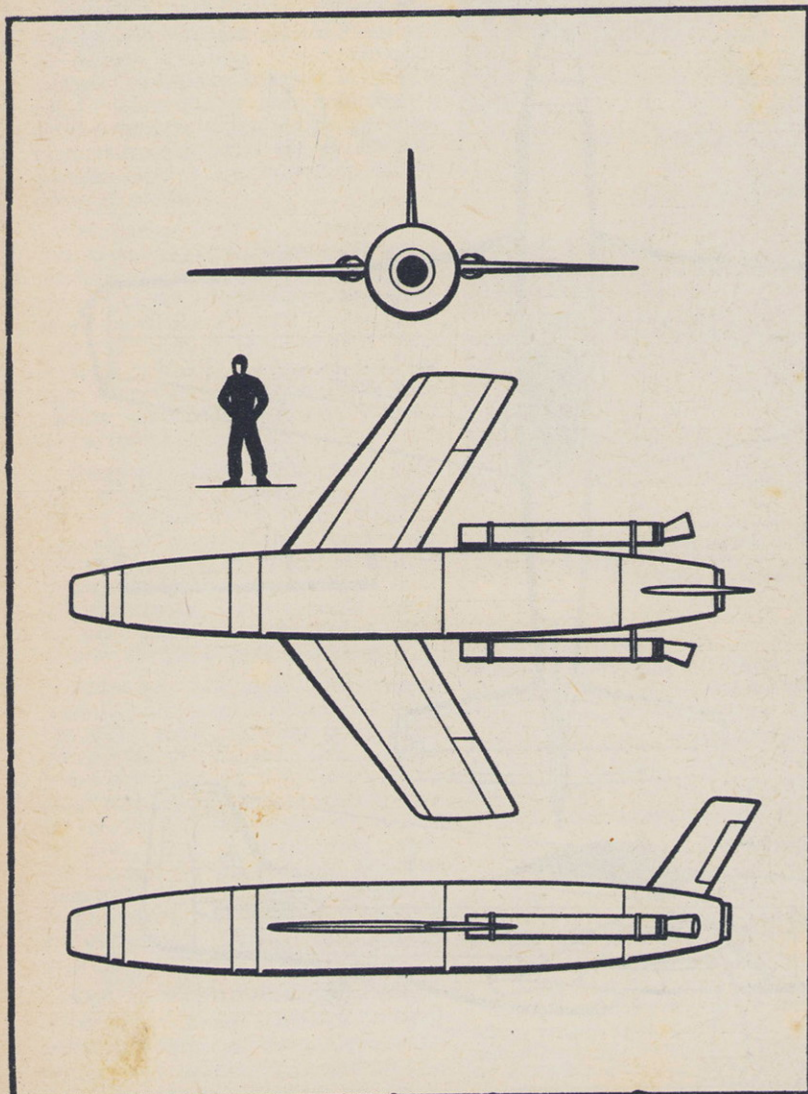




DANE TECHNICZNE

Wymiary:			**Osiągi:**		
Rozpiętość	—	10,2 m	Prędkość max.	—	260 km/h
Długość	—	7,9 m	Prędkość przelot.	—	225 km/h
Wysokość	—	2,15 m	Prędkość lądowania	—	65 km/h
Pow. nośna	—	18 m²	Zasięg	—	1 300 km (6h)
Ciężary:			Rozbieg	—	210 m
Ciężar własny	—	530 kG	Dobieg	—	185 m
Ciężar w locie	—	1 087 kG			
Obciążenie pow.	—	60,4 kG/m²			

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



CHANCE-VOUGHT SSM-N-8 „REGULUS-1" ● USA

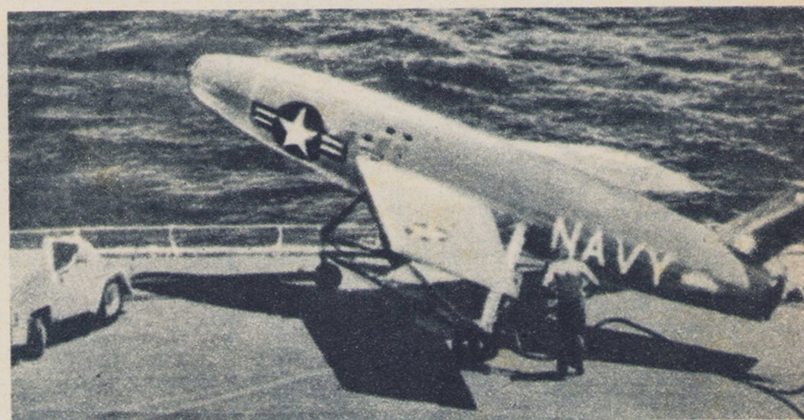
OBLATANY po raz pierwszy w 1957 r. bezpilotowy samolot-pocisk zbudowany dla marynarki amerykańskiej odznacza się prostotą i niską ceną. Samolot ten może być wyrzucany zarówno z pokładów okrętów jak i łodzi podwodnych i jest przeznaczony do zwalczania celów morskich i lądowych. W pierwszej fazie samolot-pocisk jest sterowany radarem z pokładu okrętu-bazy. W końcowej fazie lotu pocisk za pomocą własnego urządzenia radarowego naprowadza się sam na wyznaczony cel.

„Regulus-1" jest wolnonośnym średniopłatem. Skrzydła o skosie około 35° wykonane są w dużej części z cienkościennych odlewów ze stopu magnezowego. Kadłub o przekroju kołowym mieści wewnątrz silnik, zbiorniki paliwa, urządzenia zdalnego kierowania i samonaprowadzania oraz głowicę bojową („Regulus-1 może być uzbrojony w głowicę atomową). W konstrukcji kadłuba zastosowano elementy przekładkowe z wypełniaczem z balsy.

Usterzenie kierunku — płytowe, skośne. Brak osobnego usterzenia wysokości (ster wysokości na krawędzi spływu skrzydła).

Ćwiczebne egzemplarze pocisku są wyposażone w trójkołowe wciągane podwozie, umożliwiające lądowanie pocisku po wykonaniu lotu próbnego.

Głównym źródłem napędu jest silnik turboodrzutowy J-33-A-18A o ciągu 2 100 kG zasilany przez czołowy wlot powietrza. Do startu służą dwie rakiety startowe „Aerojet" o ciągu 9 000 kG i czasie działania 2 sek., zamocowane na zewnątrz kadłuba. (JS)



DANE TECHNICZNE

Wymiary:			**Ciężary:**		
			Ciężar startowy	—	6 600 kG
			Osiągi:		
Rozpiętość	—	10,0 m	Prędkość	—	960 km/h
Długość	—	6,4 m	Zasięg	—	960 km
Średnica kadłuba	—	1,4 m	Pułap	—	15 000 m
Wysokość	—	2,9 m			

LOTNICZE KULISY MINIONEJ WOJNY

„MUSTANG" MYŚLIWIEC Z PRZYPADKU

JERZY ŚWIDZIŃSKI

NIEZWYKŁA HISTORIA „ANGIELSKIEGO PODRZUTKA"

Gdy dobiegała końca druga wojna światowa, okres gigantycznych zmagań na lądzie, morzu i w powietrzu, wszyscy wiedzieli, że najlepszym amerykańskim myśliwcem tej wojny był samolot North American P-51 „Mustang". W ten właśnie samolot były wyposażone pod koniec wojny niemal wszystkie grupy myśliwskie USAAF (amerykańskie lotnictwo wojskowe). Już po zakończeniu działań wojennych generał Arnold stwierdził z godną uznania samokrytyką, iż należy żałować, że ten znakomity myśliwiec rozpoczął służbę w amerykańskim lotnictwie dopiero w 1943 roku, a nie znacznie wcześniej i że stało się to „z własnej winy USAAF".

Na „pociechę" generałowi należy dodać, że przyjęcie „Mustanga" na uzbrojenie w USAAF było w dużym stopniu dziełem przypadku. A w ogóle, nawet sam fakt powstania „Mustanga" był raczej przypadkowy.

Ale zamiast uprzedzać fakty, wróćmy lepiej do roku 1940. W kwietniu tego właśnie roku brytyjska komisja zakupu sprzętu lotniczego (British Air Purchasing Commission) uznała, że importowany z USA samolot Curtiss P-40 nie jest przystosowany do trudnych warunków wojny powietrznej w Europie i że właściwie już od zaraz konieczne są dostawy nowego odpowiedniego sprzętu zza oceanu. Ponieważ wymarzone przez komisję samoloty jeszcze nie istniały, zaczęto rozglądać się za ewentualnym wykonawcą. Wówczas na widownię wkroczyła wytwórnia North American, której dyrektor J.H. Kindelberger, świetny zresztą fachowiec, śledził uważnie przebieg i rozwój metod walk powietrznych w Europie i wypracował sobie wytyczne dla odpowiedniego samolotu myśliwskiego. Tradycji i doświadczenia w dziedzinie myśliwców wytwórnia raczej nie miała. Jedynym samolotem myśliwskim, zbudowanym dotąd w zakładach North American, był NA-50 zamówiony dla lotnictwa... Sjamu. Była to właściwie jednomiejscowa przeróbka szkolno-treningowego Harwarda AT-6. Obiecywano sobie jednak zasięgnąć dobrej rady w wytwórni Curtiss.

Zresztą nie było czasu do zastanawiania się, gdyż wysoka komisja, której bardzo się spieszyło (w tym czasie rozpoczynała się właśnie Bitwa o Wielką Brytanię), postawiła wprost niewiarogodnie krótki termin zbudowania prototypu — 120 dni!

Pod kierunkiem inż.inż. Raymonda Rice i Edgara Schmüd'a (ten ostatni pracował poprzednio u Fokkera i... Messerschmitta) zespół konstrukcyjny przystąpił do pracy. Niemal nadludzkim wysiłkiem całej załogi zakładów termin został dotrzymany: po 117 dniach i nocach gorączkowej pracy pierwszy prototyp nowego myśliwca, wprawdzie bez silnika i na pożyczonych (od AT-6) kołach, został triumfalnie wytoczony za próg hali montażowej.

Jeszcze 6 tygodni mniejszych i większych przeróbek oraz uzupełnień i w październiku 1940 roku prototyp oznaczony NA-73 odbył swój pierwszy lot.

Próby w locie, z czego załoga zakładów mogła być dumna, przebiegały pomyślnie, co pozwoliło niemal natychmiast podjąć produkcję seryjną. Zamówienie nie było co prawda wielkie. W tych czasach nie obowiązywał jeszcze układ o Lend-Lease (pożycze pod zastaw) i za każdy samolot zakupiony w USA Wielka Brytania musiała płacić „ciężkie pieniądze".

Już od początku okazało się, że NA-73 jest samolotem udanym. Odznaczał się on nadzwyczaj odważną koncepcją aerodynamiczną. Po raz pierwszy zastosowano tu profil laminarny z przesuniętym do tyłu punktem maksymalnej grubości, co spowodowało znaczne zmniejszenie oporu aerodynamicznego. Dalsze zmniejszenie oporu uzyskano przez cofnięcie do tyłu chłodnicy silnika (samolot otrzymał przez to swą charakterystyczną sylwetkę) i ograniczenie poprzecznych wymiarów kadłuba do niezbędnego minimum. Od współczesnych sobie myśliwców NA-73 odróżniał się niemal prostokątnymi zakończeniami skrzydeł. Były one łatwiejsze w produkcji i jak się okazało, nie psuły doskonałości aerodynamicznej płatowca. Silnik rzędowy, dwunastocylindrowy, chłodzony cieczą, typu Allison V-1710-39 (F3R) o mocy 1 100 KM, przy ciężarze całkowitym samolotu 3 820 kG zapewniał mu prędkość 615 km/h. Była to prędkość wyższa niż osiągana przez jakikolwiek inny ówczesny myśliwiec, nie wyłączając „Spitfire'a".

W rok po oblataniu prototypu były już gotowe pierwsze samoloty seryjne i w listopadzie 1941 roku pierwszy „Mustang", gdyż tak Anglicy ochrzcili nowy swój nabytek, znalazł się w Wielkiej Brytanii.

W czasie prób przeprowadzonych nad nowym sprzętem w celu sprawdzenia przydatności w angielskich warunkach okazało się, że „Mustang" o wiele przewyższa wszystkie poprzednie samoloty amerykańskie. Jednocześnie jednak wyszła na jaw dość poważna wada. Silnik samolotu pozbawiony był sprężarki i na większych wysokościach tracił dużą część swej mocy, co oczywiście odbijało się na osiągach samolotu. Z tego powodu „Mustang" nie nadawał się właściwie na samolot myśliwski, który jak wynikało z doświadczeń wojennych, wymagał dobrych własności wysokościowych. Zimnokrwiści Anglicy nie stracili jednakże spokoju. Stwierdziwszy, że „darowanemu (?) „Mustangowi" nie zagląda się w zęby" odkryli na pociechę, iż przy posiadanym potężnym uzbrojeniu (2 karabiny maszynowe kalibru 12,7 mm w kadłubie — strzelające przez śmigło oraz 2 karabiny maszynowe 12,7 mm i 4 karabiny maszynowe 7,7 mm w skrzydłach) samolot nadaje się świetnie jako myśliwiec szturmowy, a dzięki swej dużej prędkości na małych wysokościach może być niezastąpiony w roli samolotu zwiadowczego.

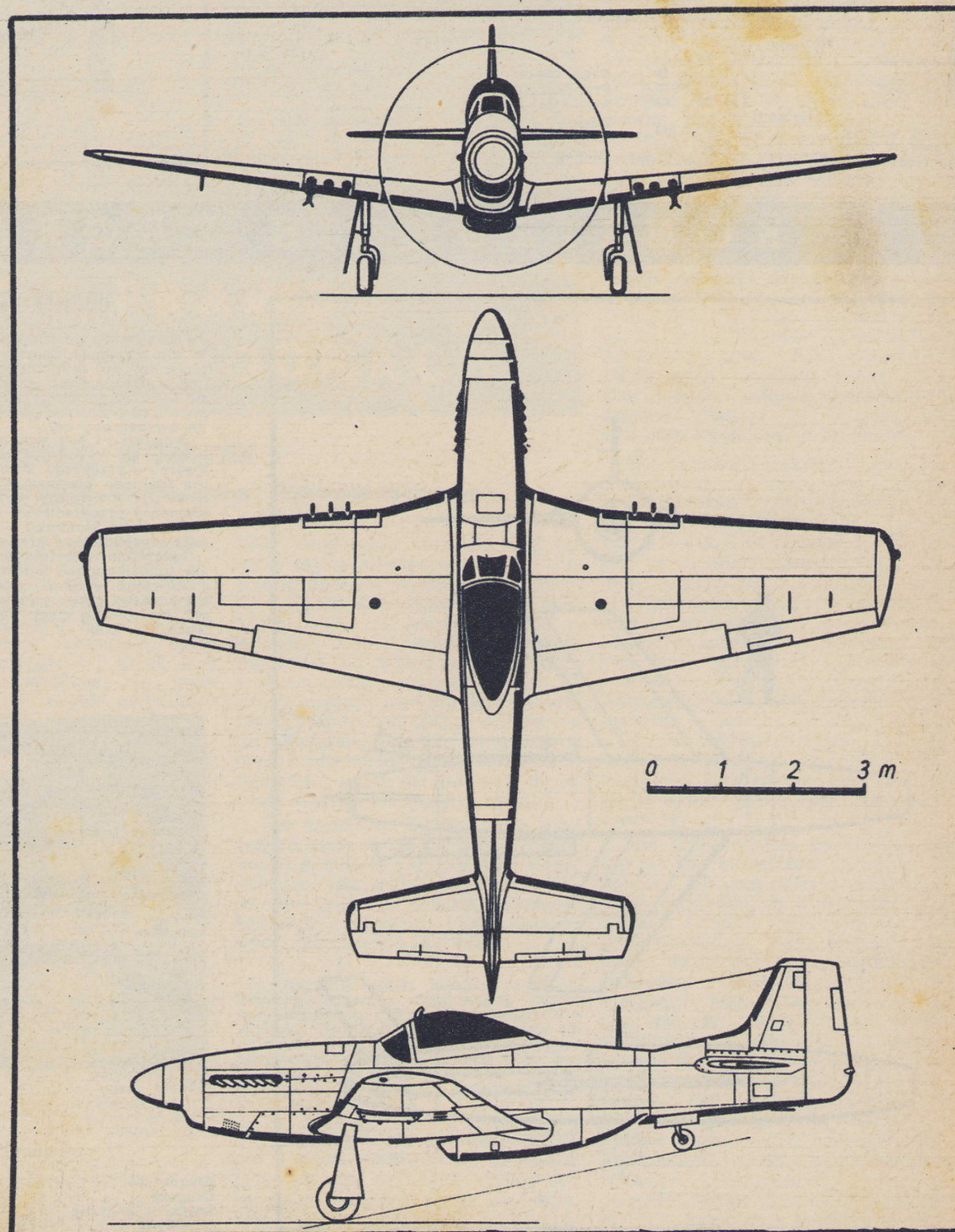
Tak więc na samoloty „Mustang I" zabudowano fotoaparaty F-24, zamocowane ukośnie w kadłubie za kabiną pilota i rozpoczęły one służbę w Army Co-operation Command (dowództwo współpracy z armią lądową). Pierwszy lot bojowy odbył się 27 lipca 1942 roku, a niecały miesiąc później, 19 sierpnia, „Mustangi" z ACC wspierały ogniem swych km-ów lądujące pod Dieppe brytyjskie oddziały desantowe.

Ogółem brytyjski RAF otrzymał 620 „Mustangów" I i IA (te ostatnie miały cztery działka kalibru 20 mm zamiast dotychczasowych karabinów maszynowych). „Mustangi" były pierwszymi myśliwcami RAF-u, które startując z Wysp Brytyjskich mogły działać w granicach Rzeszy Niemieckiej. Zasięg samolotu, przy wykorzystaniu tylko wewnętrznych, samouszczelniających się zbiorników o pojemności 680 l, wynosił 1 600 km.

USAAF BUDZI SIĘ...

Gdy to wszystko się działo, wysokie czynniki lotnictwa wojskowego USA nie interesowały się

Myśliwiec North American P-51D-5-NA „Mustang".





Wyżej: P-51D-10-NA z płetwą ogonową. Niżej — z lewej: Jeden z trzech lekkich myśliwców doświadczalnych XF-51F. Z prawej: P-51D-5-NA (Mustang IV) bez płetwy ogonowej.

prawie wcale nowym myśliwcem. Jedynym „poparciem" udzielonym zakładom North American było wyrażenie zgody, aby w razie gdy samolot dojrzeje do produkcji seryjnej, dwa egzemplarze zostały dostarczone (oczywiście nieodpłatnie) do prób eksploatacyjnych w USAAF. Tak więc dwa (piąty i dziesiąty) samoloty z pierwszej serii otrzymały oznaczenie XP-51 i zostały przesłane do bazy doświadczalnej w Wright Field.

Wtedy jednak karta zaczęła się odwracać. Próby XP-51 wypadły niezwykle pomyślnie i wstrzemięźliwe dotąd dowództwo USAAF zaczęło wykazywać lekkie zainteresowanie nowym samolotem, co wyraziło się w skromnym na początek zamówieniu 150 sztuk P-51. Samoloty miały nosić nazwę „Apache" (nazwa ta nie przyjęła się), a uzbrojenie ich miało się składać z czterech działek 20 mm, tak jak w „Mustangu I" RAF-u. Nieco później zamówiono dalsze 300 maszyn w wersji P-51A z mocniejszym silnikiem Allison V-1710-81 (F2OR) o mocy startowej 1 200 KM, prędkości 628 km/h i uzbrojeniu złożonym z czterech karabinów maszynowych 12,7 mm w skrzydłach.

W tej wersji samolot był również dostarczany do Anglii, gdzie otrzymał nazwę „Mustang II". Cennym udoskonaleniem samolotu były zamontowane pod skrzydłami dwa uchwyty, na które można było zawiesić bomby do 227 kG lub zbiorniki o pojemności 680 l każdy. Te ostatnie spowodowały wprawdzie wzrost ciężaru startowego „Mustanga "do 4 800 kG, ale pozwalały na przelot o długości ponad 3 800 km!

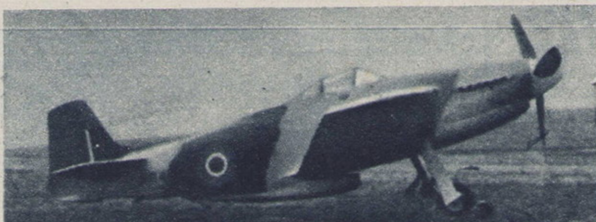
„MERLIN" CONTRA ALLISON

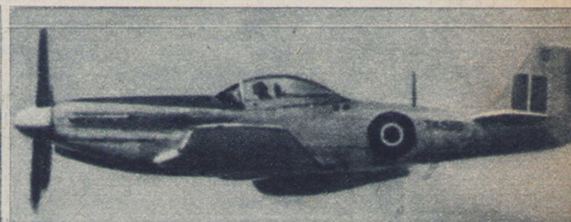
Na jesieni 1942 roku Waszyngton otrzymał niezwykle ciekawy raport od amerykańskiego attaché lotniczego w Londynie, majora Thomasa Hitchcocka. W raporcie tym Hitchcock donosił, że jego zdaniem „Mustang" jest jednym z najlepszych, jeśli w ogóle nie najlepszym płatowcem myśliwskim na świecie, i że jedynie nieodpowiedni silnik stoi na przeszkodzie do wykazania w pełni wysokiej klasy samolotu. Aby temu zaradzić, Hitchcock zaproponował wyposażenie samolotów P-51 „Mustang" w silniki Rolls-Royce „Merlin" przystosowane do lotów na dużych wysokościach. Raport nie pozostał bez echa i wkrótce potem cztery samoloty typu „Mustang" (I i IA) zostały przekazane do zakładów Rolls-Royce'a w celu zabudowy nowego zespołu napędowego.

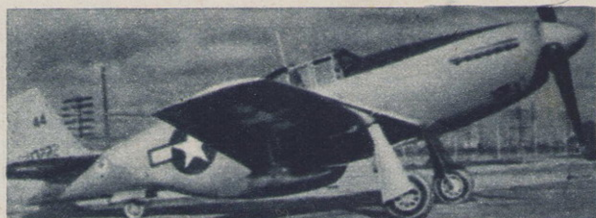
W wyniku otrzymania innego silnika zmienił się nieco kształt przedniej części samolotu. Zamiast umieszczonego u góry chwytu powietrza, pojawił się inny, większy, umieszczony u dołu. W celu właściwego wykorzystania mocy silnika zastosowano śmigło czterołopatowe. Istota zmiany polegała jednakże nie na odmiennym kształcie, ale na znacznie poprawionych osiągach.

Doświadczenia uzyskane podczas prób skłoniły wytwórnię North American do natychmiastowego podjęcia rekonstrukcji „Mustanga". W płatowcach zabudowano silniki „Merlin" 61 o mocy 1 520 KM, produkowane z licencji u Packarda i wyposażone w dwustopniową, dwubiegową sprężarkę wysokościową z chłodnicą międzystopniową. W samym płatowcu zaszły również pewne zmiany. Konstrukcja jego została znacznie zmieniona. Przeprojektowano lotki, powiększono chłodnicę, a chwyt do gaźnika umieszczono u dołu zamiast jak dotąd u góry. Dzięki nowemu silnikowi prędkość samolotu wzrosła o przeszło 80 km i wynosiła teraz 710 km/h. Zanim jeszcze oblatano prototyp tak odmienionego samolotu oznaczonego XP-51B, gen. Arnold zameldował z dumą prezydentowi Rooseveltowi, że USAAF złożyło zamówienie na 2 200 udoskonalonych „Mustangów" (nazwa ta w międzyczasie przyjęła się i w Ameryce). Produkcja została podjęta prawie natychmiast przez dwie wytwórnie, w Inglewood i Dallas. W rok później, 1 grudnia 1943 roku, pierwsze samoloty „Mustang" P-51B z silnikami „Merlin" zostały dostarczone do 8 floty powietrznej USA, stacjonującej w Anglii; a już 13 tego samego miesiąca wzięły one udział jako myśliwce towarzyszące dalekiego zasięgu w wyprawie bombowej na Kilonię — 790 km tam i tyleż z powrotem — co było na owe czasy wynikiem rekordowym.

Ciąg dalszy nastąpi

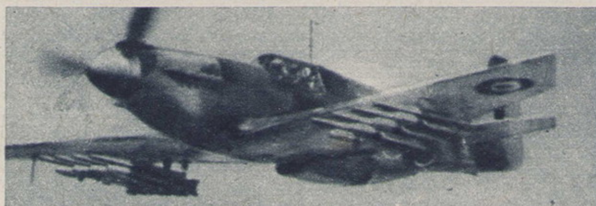






P-51C-1-NT

XP-51G



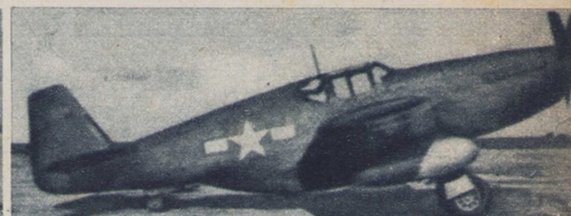
„Mustang-I" z 8 pociskami rakietowymi pod skrzydłami.



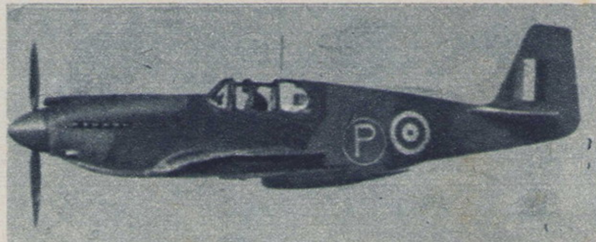
Wczesnoseryjny P-51A-NA z silnikiem Allison V-1710-81.



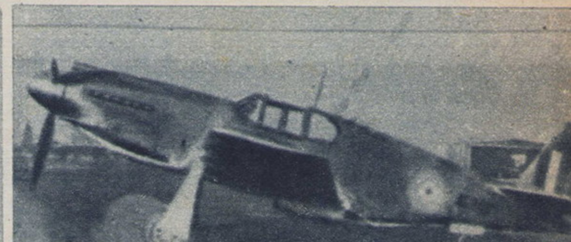
Wczesnoseryjny „Mustang-I" z działkami.



P-51B-1-NA ze zbiornikami dużego zasięgu.



Jeden z pierwszych „Mustangów-I" dostarczonych dla RAF.



Seryjny „Mustang-I", pierwszy, który dotarł do Anglii.



Skrzydła
MŁODYCH

ORGAN KML I HARCERZY LOTNICZYCH

KARTKI z HISTORII

EUGENIUSZ HORBACZEWSKI, wybitny lotnik polski drugiej wojny światowej.

Ukończył Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa tuż przed wkroczeniem hitlerowców do Polski. Po klęsce wrześniowej dostał się do Anglii, gdzie na początku 1941 r. został przydzielony jako podporucznik-pilot do 303 Dywizjonu Myśliwskiego im. T. Kościuszki. Dzięki wielkiej ambicji i zaciętości połączonych ze znakomitą techniką pilotażu popularny „Dziubek" (jak nazywali go koledzy) szybko wysunął się na czoło polskich pilotów myśliwskich. Wczesną wiosną 1943 r. Horbaczewski został zaliczony do grupy 15 doświadczonych pilotów, tworzących tak zwany „zespół afrykański". W zespole tym — który stał się po przybyciu na front w Północnej Afryce polską ekadrą w brytyjskim 145 Dywizjonie Myśliwskim — Horbaczewski osiągnął największą ilość zwycięstw. W czasie krótkiej kampanii afrykańskiej zestrzelił na pewno 5 samolotów nieprzyjacielskich i uszkodził 1. Po rozgromieniu AFRIKA KORPS Horbaczewski objął — jako jeden z nielicznych cudzoziemców — dowództwo eskadry w brytyjskim 43 Dywizjonie Myśliwskim, operującym z Malty. Na tym „teatrze wojny" zestrzelił dalsze trzy samoloty niemieckie. Od początku 1944 r. Horbaczewski walczył znów z terenu Wielkiej Brytanii, tym razem jako dowódca polskiego Dęblińskiego Dywizjonu Myśliwskiego. Zginął 18.VIII.1944 r. niedaleko Beauvais we Francji. W walce tej jedenastu pilotów dowodzonych przez Horbaczewskiego odniosło liczbowo największe zwycięstwo pojedynczego dywizjonu polskiego w minionej wojnie. Zestrzelono na pewno 16, 1 prawdopodobnie i uszkodzono 3 niemieckie samoloty myśliwskie typu „Focke-Wulff" ze stratą jednego pilota — kpt. Horbaczewskiego. Ogółem w okresie 1941—1944 Horbaczewski zestrzelił na pewno 16 samolotów nieprzyjaciela, 1 prawdopodobnie i 1 uszkodził. Odznaczony był złotem krzyżem orderu Virtuti Militari, który otrzymało za cały okres wojny tylko ośmiu lotników. Po śmierci został mianowany majorem. (J. K.)



Eugeniusz Horbaczewski

AKTUALNOŚCI AD. 1909

KIEDYŚ LATANIE SIĘ OPŁACAŁO...

Oto wyjątek z wykazu nagród lotniczych:

„...nagrodą dziennika „La Nature" — 10 000 franków — dla pierwszego samolotu, który w czasie krótszym niż 2-godziny bez dotykania ziemi pokona odległość 100 km odmierzoną w linii prostej na mapie sztabowej 1:80 000..."

„...nagroda René Quinton — 10 000 fr — dla pierwszego aeroplanu, który po zatrzymaniu swego motoru utrzyma się w atmosferze przez pięć minut nie opadając więcej niż 50 metrów..."

„...nagroda komendanta Dollfusa — 10 000 fr — dla pierwszego latawca konstrukcji francuskiej (i puszczanego przez Francuza), zdolnego unieść jednego człowieka na wysokość 200 metrów i utrzymać go tam przynajmniej w ciągu 1 godziny..."

„...nagroda pani Jeanne Falco — 1 000 fr — dla pierwszego awiatora, który odlatując z pola Issy-les-Moulineaux doleci do wieży Eiffla, wykona podwójny wiraż wokół niej i wróci na miejsce swego startu..."

„...pan Lortet z miejscowości Tarbes ufundował nagrodę dla pierwszego awiaty, który unosząc się na swoim aeroplanie z jednego z placów w Tarbes wyląduje w posiadłości położonej o 10 kilometrów od Tarbes. Nagrodę stanowi kilogramowa sztabka złota. Wiadomo, że kilogram złota monetarnego ma wartość 3 100 franków..."

(L'Aeronaute)

W powłoce balonu przez Niagarę

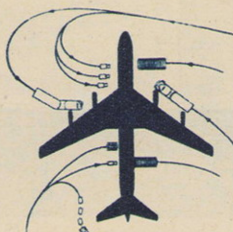
Wielu śmiałków próbowało różnymi sposobami spłynąć sławnym wodospadem leżącym między Kanadą a Stanami Zjednoczonymi. Pierwszym, który tego dopiął, zresztą przypadkiem, był George Elford, który odbył tę podróż... owinięty w powłokę balonu.

Stało się to w r. 1854. Pilot balonowy Merryman miał zamiar wystartować z miasta Cleveland, przelecieć nad Niagarą i wylądować na brzegu kanadyjskim. Początkowo wszystko odbywało się według planu. Po pewnym czasie wiatr zepchnął balon z przewidywanej trasy i lotnik był zmuszony do lądowania na drzewach powyżej wodospadu. Gdy Merryman zajęty był opróżnianiem balonu z gazu, nagły podmuch wiatru porwał na wpół opróżnioną powłokę na sam środek rzeki. Merryman z miejsca ofiarował wysoką nagrodę za wyłowienie powłoki. Miejscowy farmer Elford wskoczył do stojącej przy brzegu łódki i zaczął szybko płynąć ku balonowi. Było jednak za późno. Wraz z balonem, którego się chwycił w ostatniej chwili, runął w odmęty wodospadu.

Nikt nie przypuszczał, że Elford wyjdzie z tej przygody z życiem. Okazało się jednak, że powłoka balonowa odegrała rolę ochronnej poduszki i mimo upadku z wysokości 50 m do leja wodnego najeżonego głazami Elford wypłynął po chwili na powierzchnię bez szwanku.

J. K.

MAŁA ENCYKLOPEDIA



PRZEDSTARTOWE PRZYGOTOWANIE SAMOLOTU — stanowi zakres pracy wykonywanej przez personel obsługi technicznej lotniska. W dobie nowoczesnych, odrzutowych samolotów komunikacyjnych, problem zorganizowania właściwego i szybkiego przygotowania samolotu do lotu jest czynnikiem umożliwiającym znaczne skrócenie ogólnego czasu przelotu na długich trasach. Jak wiadomo, samoloty te na trasach długości kilku tysięcy kilometrów, przelatując w czasie kilku godzin kontynenty, w celu uzupełnienia paliwa, dokonania krótkiego przeglądu technicznego, zabrania pasażerów, poczty itp. ładunków, zmuszone są do lądowania na przelatywanych lotniskach. Skrócenie czasu dokonania tych niezbędnych „zabiegów" możliwe jest, gdy konstrukcja samolotu pozwala na jednoczesną pracę kilku grup obsługi technicznej. W tym samym czasie, gdy samochody-cysterny przepompowują do zbiorników paliwo (w czasie minuty około 3 000 litrów), dokonywany jest przegląd silników i ważniejszych urządzeń pokładowych, a zwinne transportery przeładowują ładunki.

Właściwą organizację przygotowania przedstartowego odrzutowego samolotu komunikacyjnego wyjaśnia schemat.

„Pejot"

MYŚLI WYBRANE O LATANIU

Przypuśćmy, że środki pozwalające na ulepszenie statków powietrznych zostały wynalezione i że można będzie tymi statkami transportować broń i towary. Czy powinniśmy wobec tego zakazywać budowy tych statków, przypuszczając, iż nadużyje ich jakiś bandyta?

Jan Jakub Rousseau
1742 r.

KĄCIK FILATELISTY

Utworzenie przedsiębiorstwa „Austrian Airlines" stało się okazją do wydania w Austrii okolicznościowego znaczka przedstawiającego samolot Vickers-Viscount oraz litery AUA.

Na znaczkach pocztowych pokazuje się nie tylko najbardziej nowoczesne samoloty, ale także i stare, historyczne. Brazylia wydała w roku 1956 z okazji 5 rocznicy pierwszego lotu Santos-Dumonta, serię składającą się z 5 znaczków oraz bloku. Znaczek przedstawia samolot „14 bis", na którym Santos-Dumont odbył swoje pierwsze loty. (AB)





NALEPKI TOWARZYSTW LOTNICZYCH

ROME
AIR-INDIA International

INDIE



Pewnego dnia zebrali się w gabinecie wybitnego specjalisty w dziedzinie astronautyki, prof. Barskiego, jego współpracownicy.

Zadziwiająca historia. Ani jedna z naszych rakiet, wysłanych w rejony Marsa, nie powróciła. Nie udało się nam odebrać żadnych sygnałów. Pułkowniku Kalina, czy zdobyliście jakieś meldunki?

Tu w tym rejonie urywał się kontakt. Nasi specjaliści wyznaczyli dokładne punkty. Tworzą one jakąś nieznaną barierę wokół Marsa.

Przypuszczam, że może to być rejon szczególnego natężenia promieniowania kosmicznego.

(Prof. mówi): Hipoteza kolegi Milczarka...

(Kobieta): Panie pułkowniku, pilny telefon z bazy.

DWIE NOWE KSIĄŻKI A. BARCTA

W ostatnim tygodniu ukazały się znów 2 nowe książki znakomitego pisarza lotniczego ob. Barcta, którego zna w Polsce każde dziecię oraz wielu dorosłych. Według obliczeń GUS na głowę obywatela w naszym kraju przypada obecnie 3 1/3 książki tego autora. Jego ambitnym zamierzeniem jest liczbę tę doprowadzić przynajmniej do 20, tak że spodziewać się należy, iż łączny nakład utworów Barcta osiągnie w przyszłym roku 540 000 000 egzemplarzy.

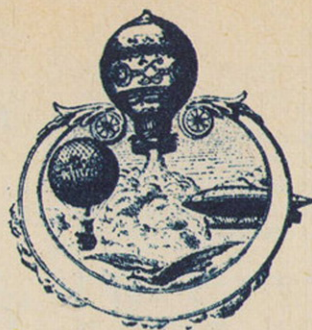
A oto krótkie omówienie poszczególnych nowych pozycji:

A. Barct: **Jak zwyciężyłem Luftwaffe** — str. 892, 17 fotografii autora i 1 króla Jerzego VI. Oprawa ze złoceniami. Cena w złotych.

Książka omawia całokształt działań bojowych A. Barcta w czasie 2 wojny światowej. Spotykamy więc autora na europejskim i afrykańskim teatrze działań bojowych oraz na londyńskim teatrze nocnych działań pokojowych. W sumie 124 zestrzelonych i moc uszkodzonych. Interesujący jest list, jaki Herman Göring wysłał przez Szwajcarię do dowództwa lotnictwa alianckiego z prośbą o przeniesienie autora do piechoty, ponieważ jego udział w bojach powietrznych nieraz stawiał Luftwaffe w przykrej sytuacji. Inną ciekawostką jest zestrzelenie przez Barcta po zaciętej walce hitlerowskiej rakiety V-2, która została wystrzelona specjalnie przeciwko niemu. Książka powinna znaleźć się w biblioteczkach wszystkich przedszkoli.

Barct A.: **Moje boje we troje** — str. 892, 17 fotografii autora i 1 generała Adolfa Gallanda. Oprawa ze skóry wydawców. Cena do ustalenia.

Książka omawia działania bojowe autora w czasie 2 wojny światowej na samolocie Spitfire z wysuwanym podwoziem. Stąd właśnie interesujący tytuł, stanowiący najciekawszą część książki. Wspomnienia są frapujące. Interesujący jest szczególnie list, jaki A. Barct wysłał w początkach maja 1945 r. przez neutralną Szwajcarię do Hermana Göringa. Jak wiadomo obecnie, było to bezpośrednim powodem ucieczki Göringa do Austrii. Jak podaje autor, marszałek RAF Harris wielokrotnie otrzymywał od niego olbrzymią pomoc moralną w zamian za niewielką materialną.



Z ŻYCIA AEROKLUBÓW

Jak informuje nasz specjalny wysłannik red. Mateusz Talinowski, w Aeroklubie Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej odbyła się 22 w tym roku odprawa wyszkoleniowa. Krótki referat wprowadzająco-podsumowujący wygłosił znany z lapidarności wyrażania swych myśli wicedyrektor Światowid. Referat trwał zaledwie siedemdziesiąt dwie godziny. Bujna dyskusja po referacie nie rozwinęła się, gdyż większości uczestników, ze względu na ogólne wyczerpanie nerwowe i fizyczne, pogotowie m.st. Warszawy udzieliło pierwszej pomocy.

Odprawa trwa.

★

Pięć tygodni temu zakończono kolejny obóz kondycyjny personelu lotnego Aeroklubu PRL w Miami na Florydzie (USA). Uczestnicy obozu, z którymi rozmawiał nasz specjalny wysłannik, nie posiadają się z oburzenia, że przez całe dwa tygodnie trzymano ich w takiej dziurze. W ostateczności, towarzystwo nawet najpiękniejszej gwiazdy filmowej już po trzech dniach staje się nudne. Również norma wyżywieniowa, wynosząca 1 250 dolarów dziennie na uczestnika, wydaje się większości zbyt niska. Redakcja nasza podziela słuszne oburzenie uczestników obozu i popiera ich żądania, by następny obóz kondycyjny odbył się na Księżycu.

A co na to Dyrekcja APRL?

★

Jak nas informuje skarbnik APRL, red. Możliwy, Prezydium Zarządu Głównego tej organizacji wprowadziło dalsze usprawnienia organizacyjne w swej pracy. Polegają one przede wszystkim na dalszym zwiększeniu uprawnień Dyrektora APRL, szczególnie w dziedzinie finansowej. Obecnie może on samodzielnie wydatkować (bez zgody Prezydium) sumę złotych 17 i groszy 31, co w porównaniu do uprzedniego limitu złotych 5 stanowi niewątpliwie olbrzymi krok naprzód. W związku z tym usprawnieniem łączny czas posiedzeń Prezydium w ubiegłym miesiącu zmniejszył się z 76 godzin 34 minut na 71 godzin 19 minut. Oczekujemy dalszych usprawnień.

KALENDARZYK DNI LOTNYCH

4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	(14)	(15)	16	17
18	19	20	21	22	23	(24)
(25)	(26)	~~27~~	~~28~~	~~29~~	~~30~~	(31)

Spełniając życzenia naszych drogich lotniczek zamieszczamy podręczny kalendarzyk dni lotnych na miesiąc kwiecień br. Sposób użycia: Do startów wybieramy tylko dni nie przekreślone. W dni przekreślone nie należy wsiadać do szybowca, samolotu, a także śmigłowca. W dni zakreślone kółkiem możliwość awarii. Dziękujemy.



OGŁOSZENIA DROBNE

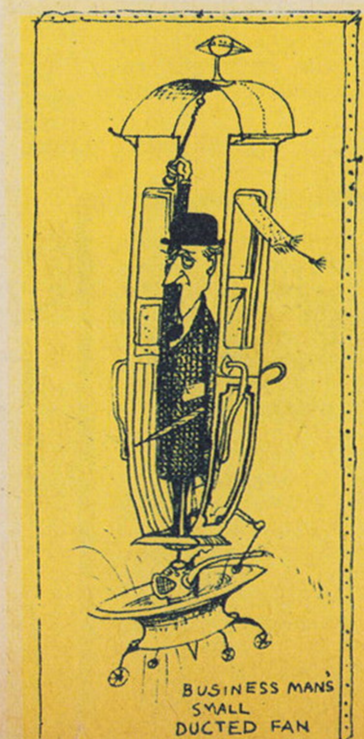
INŻYNIER LOTNICZY ODPOWIADA

J. Fujarczyk — Warszawa. Niestety, Kolego, przegraliście zakład. Śmigło rzeczywiście przed pół wiekiem służyło do napędu samolotów sportowych, a nie stanowiło części uniwersalnego przyrządu do otwierania konserw. Sprzedaży używanych rakiet kosmicznych również nasza redakcja nie prowadzi. Radzę poszukać w komisach. Pozdrowienia.

G. Romantyczna z Garwolina. Z żalem muszę Koleżankę rozczarować. Zasada utrzymywania się kółka hula-hoop na biodrach nie ma nic wspólnego z mechaniką lotu i nie może być zastosowana do coleopterów. Życzymy powodzenia w dalszych studiach lotniczo-historycznych.

D. Łakomy z Warszawy. Nie przejmujcie się Kolego takimi głupstwami. To, że po zakończonym treningu pomożecie mechanikom wciągnąć samoloty do hangaru i oczyścicie je szmatą, to naprawdę nie jest objaw choroby umysłowej. Może tylko lekkie dziwactwo. A więc głowa do góry.

Z. Majcherek z Wołomina. Przedstawiony przez Was projekt budowy kosmicznej rakiety fotonowej nie budzi na ogół zastrzeżeń. Mam tylko lekkie wątpliwości, czy rzeczywiście bateryjka kieszonkowa zapewni Wam założoną energię fotonów. Jak skończycie szóstą klasę, spróbujcie przeliczyć. Uściski dłoni.



Wydała „ataldyzrks akslop" w Warszawie, w marcu 1959 roku. Całość zredagował zespół w składzie: Kycz Szanab, Iks Wokram, Iks Weleisik i Iks Nabusz pod naczelną redakcją red. Możliwego.



„AERONAUTA"— najstarsze polskie pismo lotnicze. Wychodzi tak często, jak tego wymaga potrzeba. Numer pojedynczy nic nie kosztuje. Warunków prenumeraty nie ma.

NUMER SPECJALNY — świąteczny, może być też na 1 kwietnia. Jak sobie kto życzy. W każdym razie dla ludzi pozbawionych odrobiny poczucia humoru — niedozwolony. Zawiera bowiem plotki, notki i rzeczy nieprawdziwe, chociaż kto wie? Tak czy owak żadnych reklamacji i sprostowań od tzw. dotkniętych nie przyjmujemy.

Napiszcie więc jak się Wam „Aeronauta" podoba? Jeżeli chociaż trochę, to może przy jakiejś okazji wydamy numer następny.

ATUA NOREA

A. CHODACZKA

LATAJĄCE BUTELKI

(fragmenty)

...Porucznik John Whisky ze znudzonym wyrazem twarzy wpatrywał się w ekran radaru, po którym sennie krążył jasny promień. Głowa porucznika poruszała się coraz niżej... Nagle ekran zaroił się setkami jasnych błysków, z których każdy miał wyraźny kształt zgrabnej buteleczki. W głowie porucznika zawirowało naraz milion myśli. Inwazja czerwonych! Natychmiast ogłosić alarm! Błyskawicznie zerwał się z fotela i... oprzytomniał rzuciwszy wzrokiem na ekran, po którym sennie krążył jasny promień. Tfu! Devil — mruknął zawstydzony — znów się zdrzemnąłem. Już więcej nie będę pił ginu w czasie służby...

...Babcia Maria Castella Sclerossa siedziała jak zwykle na progu swej chatynki, machinalnie przesuwając ziarenka różańca. Babcia miała sto cztery lata i słynęła z tego, że rozmawiała z duchami. Kilkakrotnie przychodził do niej w odwiedziny sam Archanioł Gabriel. Nic więc dziwnego, że gdy do wioski przyjechał dziennikarz jednego ze znanych stołecznych dzienników sensacyjnych, zwabiony wieścią o stałym pojawianiu się latających butelek w tej okolicy, natychmiast skierowano go do babci Sclerossa.



— Latające butelki? — wykrzyknęła babcia. — A jakże, widziałam, widziałam. Ale to, panie, nieczysta siła, bo zawsze na jedną butelkę przypada trzy diabły, takie, panie z rogami i ogonem, płomień im, panie, z gęby bucha...

Następnego dnia w stołecznym dzienniku można było czytać sensacyjne tytuły: „Latające butelki znów nad Meksykiem", „Profesor Maria Castel potwierdza pozaziemskie pochodzenie butelek"...

Od Redakcji: Niestety, w tym miejscu kończymy druk fragmentów, ponieważ autor zmarł na nagły atak śmiechu, po otrzymaniu honorarium i stwierdzeniu, że tyle forsy można zarobić na głupocie ludzkiej.

24 GODZINY NA ŚWIECIE

Ciężkiemu wypadkowi uległ pilot Astroklubu w Zakupiu Dolnym — Alojzy Mszczon. Przelatując w odległości 1,5 mln. km od Słońca przeoczył on znak nakazujący włączenie dopalacza rakiety. Wysoka temperatura zniszczyła urządzenia ochładzające. Ofiarę własnej nieostrożności przewieziono do Państwowego Szpitala Nr 4 na Wenus.

W Klubie Sprawozdawców Lotniczych i Astronautycznych nastąpił nowy rozłam. W chwili obecnej spośród 86 członków Klubu, czterech współpracuje wyłącznie z PLL „Lot", ośmiu z Aeroklubem PRL, dwudziestu dwóch z Komitetem Astronautycznym, a pięciu z wojskami lotniczymi. Członkowie Zarządu Klubu nie współpracują z nikim.

Nowy aeroklub zorganizowała w Cielcu załoga fabryki.

Klub otrzymał przydział sprzętu: wyciągarkę, 5 szybowców, 1 rakietę treningową oraz 3 samoloty wypróbowanego typu SOS-13.

SZUBAN RAJMUNDIS

WSZYSTKO LATA

Spójrzmy na linie komunikacyjne świata, bowiem czas dokonać przeglądu. Spójrzmy, jak się wydłużają coraz bardziej i mkną w oddali. W tej chwili wynoszą 58345391 kilometrów, jak zdołałem obliczyć na swej niezawodnej maszynie. Nie możemy być jednak pewni, ile będzie jutro.

Gdyby ustawić wszystkie samoloty komunikacyjne świata jeden na drugim, piramida taka byłaby wprost niebotyczna: 62 kilometry. Gdyby samoloty

(dokończenie na str. 3)

Z PREHISTORII NASZEGO LOTNICTWA

Że polacy nie gęsi, więc swe skrzydła mają.
M. REJ

W artykule niniejszym znajdzie Czytelnik szereg źródłowych danych, dotyczących mało dotychczas znanego, najdawniejszego okresu rozwoju naszego lotnictwa.

Nie ulega wątpliwości, że dążenie do opanowania powietrza zajmowało umysły ludzi w Polsce od najdawniejszych czasów. Zwłaszcza szybownictwo było w wiekach zamierzchłych popularnym i masowym sportem.

Potwierdzenie tego znajdziemy w zapiskach Ben Akiby, który w okresie panowania dynastii Popielidów (III wiek n.e.) bawił w naszym kraju i zebrał szereg cennych wiadomości stwierdzających niezbicie, iż w ówczesnym okresie w dziedzinie szybownictwa zajmowaliśmy pierwsze miejsce w świecie.

Porywający zwłaszcza jest opis jednej z naszych ówczesnych masowych imprez szybowcowych, które rokrocznie odbywały się na słynnym szybowisku na Łysej Górze.

„Zawodniczki, które w ogromnych ilościach przybywały tu na swych bezsilnikowcach — notował Ben Akiba — wzbudzały ogólny podziw wysoką techniką pilotażu i bezawaryjnością lotów, uzyskując doskonałe wyniki. Zwłaszcza w takich konkurencjach jak: prędkościowe przeloty docelowo-powrotne oraz prędkościowe przeloty na trójkącie. Zdumiewająca jest również precyzja startów i lądowania. Mimo trudnych warunków terenowych nie zanotowano ani jednej awarii.

Jest rzeczą ciekawą — zastanawia się Ben Akiba — że w zawodach tych bezsilnikowców nie biorą udziału mężczyźni, ograniczając się jedynie do pełnienia pomocniczych funkcji na samym lądowisku.

Dalej robiąc dokładne sprawozdanie z przebiegu zawodów Ben Akiba notuje: — Niemal wszystkie zawodniczki, startujące w klasie otwartej — z wyjątkiem jednej, która zamiast na miotle przyleciała na łopacie, przybyły na lądowisko z zadziwiającą punktualnością. Mistrzostwo zdobyła Baba Jaga z Gniezna, która uzyskała gggg pkt. na miotle znormalizowanej, zajmując pierwsze miejsce we wszystkich konkurencjach.

Osiągnięcia te świadczą — kończy Ben Akiba — o dobrej pracy „Śwista-Pośwista", czyli Aeroklubu z Mysiej Wieży, który jest stałym organizatorem tych imprez".

Interesujące dane na temat rozwoju modelarstwa znajdziemy w dziele Pafnucego Epszteina pt. „Górą nasi".

„Jesteśmy w VIII wieku. Oto Lech (nazwisko nie ustalone), po tradycyjnej sprzeczce rodzinnej z Czechem i Rusem udaje się na północ. Kraina jest tu raczej nieciekawa, równinna i lesista. Z nudów młody książę zaczyna robić i puszczać latające modele. Tworzywo: drewniane beleczki i rybie pęcherze. Modele szybowców osiągają coraz lepsze wyniki. Pewnego dnia jego znakomity model nazwany „Światowidem" wzbił się na dużą wysokość i odleciał daleko od miejsca startu. Książę podążył za nim ze swą drużyną, jednak gorsze konie towarzyszy wkrótce ustały. Lech pędził dalej sam, śledząc lot białego modelu. Światowid osiadł wreszcie na konarach rozłożystego dębu.

Resztę znamy: orle gniazdo, walka z parą królewskich ptaków. Lech schodzi pokrwawiony, z odzyskanym lecz poszarpanym modelem w ręku. Polanie mają stolicę, mają godło — biały model szybowca na czerwonym tle".

☆

W czasie badań specjalnej komisji lotniczo-historycznej w dole koło Gniezna odkryto szczątki skrzydła jednego z tych, na którym dwaj skrzydlaci ludzie przylecieli do Piasta. Jak się okazuje byli to Dedal i Ikar, których właściwe nazwiska brzmią: Medal i Ikarct. Byli to Polacy, przejściowo zamieszkali na Krecie, którzy po repatriacji złożyli wizytę kandydatowi na władcę Polan. Sądząc z budowy skrzydła i nazwiska jego konstruktora, lotnictwo polskie było już za Piasta na Medal.

A oto szczegóły techniczne skrzydła: typ delta ze skosem dodatnim, o profilu niesymetrycznym z ujemnym kątem natarcia. Rozpiętość prawdopodobnie 2,055 m. Klapy krokodylowe.

Badaniami zainteresowali się naukowcy zagraniczni oraz główny księgowy APRL. Komisja wraz z delegacją dziennikarzy powróciła już do Warszawy. W salonach Klubu Sprawozdawców Lotniczych witali ją tradycyjną herbatą przedstawiciel SDP, red. Jan Bąbrowski, zasłużony działacz kultury fizycznej i Państwowy Zespół Pieśni i Tańca „Mazowsze".

Historia zaczęła się po prostu od — jabłka sławnego Newtona.

WŁADYSŁAW PISIELEWSKI

OD BRUNETY DO BLONDYNA – PODRÓŻ Z PRZESZKODAMI

(ciąg dalszy)

Nie zauważyłem wcale kładąc się spać, że w łóżku znajduje się już jakaś osoba, jak zdołałem później skonstatować, płci innej niż moja, o wybitnie brunatnym kolorze włosów. Jakież więc zdumienie mnie ogarnęło, gdy rankiem otworzywszy oczy ujrzałem nad sobą tęgą postać jakiegoś nieznanego mi pułkownika, który trzymając w ręku długą szablę, krzyczał wniebogłosy:

— Łotrze, zapłacę ja ci!

Sądząc, że chodzi o wypłacenie należnego mi od dawna żołdu, chyżo wyskoczyłem z łóżka, lecz w tym momencie za moimi plecami rozległ się głos brunety:

— Boże, on nas pozabija! Władziu, broń mnie!

— Nie mogę — odparłem domyśliwszy się o co chodzi. — Wódz naczelny kazał mi najpierw bronić ojczyzny.

Potem odparowując ciosy szabli brzytwą kolegi wyskoczyłem przez okno wprost na generała, który miał zwyczaj odbywania spacerów o tej właśnie porze. Nie bacząc na to, że jestem tylko w koszuli, zasalutowałem z całą energią należną tak wysokiej szarży. Generał długo spoglądał na mnie, a wreszcie rzekł:

— Zawsze mówiłem, że duch w naszym narodzie nie ginie. Jeszcze nie było pobudki, a pan już na nogach. Brawo, młodzieńcze! Jakiej nagrody żądasz za swój bohaterski czyn?

— Chciałbym zostać ułanem, panie generale i mieć też szablę.

— Zostaniesz nim, mój chłopcze — powiedział z przekonaniem generał — jak się tylko wystarasz o konia. Byleby nie był w konserwie. A szablę dam ci swoją. Mnie, staremu, już niepotrzebna. Podoba mi się twój zapał. Ja też z takim samym zapałem zginąłbym za Ojczyznę, ale mi już zdrowie nie pozwala.

Spojrzałem z oddaniem na generała. Spodobał mi się. Był tak jak ja blondynem.

W lewym oku zalśniła mi łza. Prawym spojrzałem w okno, gdzie błysnęła szabla pułkownika. Rzuciłem się naprzód. *D.c.n.*

A. BARCT

SKRZYDLATA KOŚĆ
Powieść historyczna – Wstęp

Pozwól Czytelniku, że nie zacznę od wyliczenia mych zasług. Jestem człowiekiem skromnym i ani nie będę wymieniał liczby mych lotów bojowych, która wcale nie jest taka mała, jak to sobie niektórzy wyobrażają. Nie będę też wspominał na razie licznych walk powietrznych, morskich i lądowych, jakie staczałem jeszcze przed wojną; nie będą też mówił o Afryce, choć każde dziecko wie, jak w Afryce potrafi być gorąco. Gdy byłem jeszcze mały i chodziłem do szkoły, nauczyciel zapytał mnie:

— Czy zostaniesz lotnikiem, Barct?

— Tak, panie nauczycielu — odpowiedziałem bystro. — Zostanę.

— A dlaczego, mój Barct, zostaniesz ty lotnikiem?

— A dlatego ja zostanę lotnikiem — powiedziałem panu nauczycielowi — że Polska nasza kochana ma słabe lotnictwo przez tego generała Rajskiego, to jak ja zostanę lotnikiem, to Polska będzie miała zaraz silne lotnictwo.

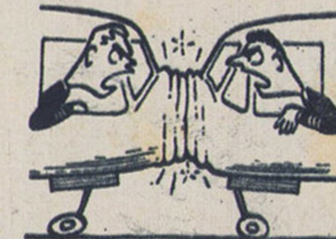
Pan nauczyciel spojrzał wtedy na mnie z uwagą i rzekł po namyśle:

— Siadaj, Barct.

Słowa moje się sprawdziły. Gdy zostałem lotnikiem, niebo nad Polską się zaciemniło, ale sytuacja zaczęła się wyjaśniać. Bo oto nagle...

(D.c.n.)

KRÓTKIE SPIĘCIE



Między nami KaeMel-owcami

Nie trzeba Wam chyba mówić że Korespondencyjny Kurs Wyższego Pilotażu jaki znaleźliście we wkładce „Aeronauty" (tylko gdzie on jest!?) przeznaczony jest przede wszystkim dla Was.

Korespondencyjny Kurs Wyższego Pilotażu, jak sama nazwa wskazuje — pomyślany jest w ten sposób, aby każdy z Was mógł potrzebne przyszłemu pilotowi wiadomości opanować samodzielnie.

Pamiętajcie o trzech zasadniczych „przykazaniach": pilność, dokładność i systematyczność.

Jeżeli zachowacie te trzy warunki, ukończycie nie tylko nasz Korespondencyjny Kurs Wyższego Pilotażu, ale i inne kursy, aż do prowadzenia statków międzyplanetarnych włącznie. A zatem drodzy Czytelnicy, wykorzystajcie tę okazję i natychmiast zaprenumerujcie „Skrzydlatą Polskę", która drogą korespondencji nauczy latać i stać się prawdziwymi bohaterami przestworzy.

MISS PODNIEBNYCH SZLAKÓW



Z wielką radością witamy inicjatywę Aeroklubu Ziemi Miedzeszyńsko-Falenickiej zorganizowania konkursu lotniczej miss. Oto ona!

Foto: K. Boszewski

W. RITKOWSKI, inż. pil.

HISTORIA ŚMIGŁOWCÓW (odc. 3)

Nowe rozwiązania konstrukcyjne notujemy dopiero za czasów Hioba. Dotąd śruba powietrzna była idealnie prosta i w związku z tym łatwo wbijała się w powietrze. Łatwo ją było również z powietrza wyjąć, co podkreśla A. Pretka w dziele „Niezidentyfikowane Obiekty Latające przed Naszą Erą". Hiob wniósł to właśnie, co dziś z pożytkiem wykorzystywane jest w lotnictwie jak w gospodarstwie domowym, a mianowicie skręcenie żelaziwa w formie grajcarka. Jak pisał hrabia de la Cierva, nazwa ta nie jest właściwa, lecz właśnie poprzez grajcarek wiedzie droga do śmigłowca, aparatu najbardziej w lotnictwie uniwersalnego, na którym Polak W. Ritkowski ustanowił pierwszy polski i międzynarodowy rekord wznoszenia na wysokość 3000 m w czasie 432 sekundy. Było to w roku 1957, a jednak jakże nikły to okres dzielący nas od Hioba! Wada człowieka może okazać się zbawienna dla ludzkości: gdyby nie nałóg Hioba, kto wie czy żelaziwo skręciłoby się poprzez częste używanie, czy powstałby więc grajcarek *), czy wreszcie śmigłowiec mógłby wzlecieć tak szybko w powietrze umożliwiając zdobywanie rekordów przez Polaka. Śmiała działalność Hioba uratowała wszystko, nic dziwnego więc, że Noe, umysł bystry jak na swe czasy, zatroszczył się o resztę.

„Wziął do swej arki
Aż dwa grajcarki"

— mówi poeta, nie wyjaśniając wszakże, że chodziło o samca i samiczkę, z których wywodzą się zarówno współczesne korkociągi butelkowe i powietrzne, jak i podstawy teorii lotu śmigłowców.

D.c.n.



WSZYSTKO LATA

(dokończenie ze str. 1)

te ustawić jeden za drugim, stworzyłby się „pociąg" od Warszawy do Mont Everest. Dodajmy do tego samolot najmniejszego towarzystwa lotniczego PAN-ANDORRA — AIR — COMPANY Ltd., a wówczas czytelnik z łatwością wyobrazi sobie, co to wszystko znaczy.

Jesteśmy w przededniu. Co do tego nie ma już wątpliwości nawet dyrektor BCA, który na konferencji w JCAO stwierdził po przemówieniu delegata DUAPA: „Jeszcze nigdy nie widziałem nic takiego". Potwierdzają to moje obliczenia. W dniu wczorajszym dokonałem w sumie 62 tysiące czynności matematycznych, włączając w to poruszanie palcami nóg. I cóż się okazało? Oto stoimy na średnim miejscu w świecie. A więc stoimy, nie leżymy, a to ma kolosalne znaczenie.

Jeszcze jedno na koniec obliczenie: 2 razy 2 jest 4. Jak dwa razy dwa wszystko lata. Nawet wyjątkowo nagrodzony polski film nosi tytuł „Ostatni dzień lata".

ZAGŁADA Luftwaffe

B. KASSNER (8)

— Paulus żąda 450, a nawet 500 ton amunicji, uzbrojenia i żywności dziennie — powiedział Hitler. — Göring, da pan sobie z tym radę?

Zadanie jest rzeczywiście trudne — odrzekł marszałek — lecz postaramy się je wykonać.

Nowy szef sztabu generalnego wojsk lądowych, generał Zeitzler, żachnął się.

— Panie marszałku Rzeszy! Dla przetransportowania tej ilości materiału potrzeba 300 samolotów dziennie. Wątpię, czy przy ogólnym obciążeniu lotnictwa będzie można temu sprostać.

— Ja nie mam wątpliwości — odpowiedział Göring. — Proszę sobie przypomnieć Demjańsk, Luftwaffe pozwalała sobie wtedy nawet na 400 maszyn dziennie i w końcu ona uratowała okrążone dywizje *). Dziś Luftwaffe na zachodnim froncie jest silniejsza niż była, a o stosowne wyposażenie 4 floty będę dbał sam.

— Tak więc do 500 ton dziennie! Minimum 300. Zeitzler, wierzę, że to pójdzie! — wołał Hitler.

Istotnie, wszystko wskazywało na to, że stalingradzki „most powietrzny" będzie działał sprawnie. 4 flota dysponowała około 600 samolotami Ju-52 i He-111, przeznaczonymi do transportu. „Mój drogi Richthofen, niech pan sobie przypomni Hiszpanię!" — telefonował do starego wygi Göring. „Jawohl, Herr Reichmarschall — odpowiedział Richthofen — proszę jednak o posiłki. W Hiszpanii nie było rosyjskiej zimy".

Göring wydał rozkazy. Z całej Europy ponad śniegi południowej Rosji leciały wszystkie zbędne na tyłach i na innych frontach maszyny — Ju-52, He-111, Ju-86 i FW-200.

Aby zyskać na czasie, prowadzącym je załogom nie wolno było w drodze nawet odpocząć. Każdy samolot spieszący w kierunku Stalingradu mógł lądować tylko w celu uzupełnienia paliwa i musiał natychmiast po tym startować. Flota Richthofena stała się wkrótce najliczebniejszą jednostką Luftwaffe.

O ile jednak Richthofen miał przed oczyma niesprzyjające transportowi powietrznemu warunki zimowe, o tyle generał Fiebig bał się czegoś innego. Jego położone nad Czyrem, w bliskości frontu, stanowisko dowodzenia umożliwiało dobrą obserwację rejonu walk powietrznych; Fiebig stale też przebywał w podległych sobie jednostkach. Dlatego w dniu, w którym obejmował dowództwo nad stalingradzkim „mostem powietrznym", mógł nie bez podstaw przypuszczać, że „most" ten może któregoś dnia zawalić się nie od mrozów i śniegu, lecz wskutek przeciwdziałania nieprzyjaciela, i to w dwóch formach: ataków myśliwców i obrony przeciwlotniczej. W przeciwieństwie do wielu generałów Luftwaffe, Fiebig starał się oceniać trzeźwo sytuację, nie mógł więc nie doceniać radzieckiego lotnictwa. I miał rację. Od 19 listopada w rejonie jego korpusu pojawiły się nowe rosyjskie siły lotnicze, myśliwce, bombowce i szturmowce. Te ostatnie siały wśród oddziałów niemieckich szczególne spustoszenie, Fiebiga jednak niepokoiły teraz z racji nowych obowiązków głównie myśliwce. Choć przewagę w powietrzu mieli jeszcze Niemcy, myśliwcom radzieckim udało się w ciągu września, października i listopada strącić 500 niemieckich samolotów.

Głównymi punktami, z których płynąć miało zaopatrzenie dla Paulusa, były lotniska Morozowskij i Tacynskaja, położone tuż przy linii kolejowej Lichaja—Stalingrad. Od dwóch głównych lotnisk docelowych w rejonie okrążonej armii, Pitomnika i Gumraku, dzieliło je w linii powietrznej około 200 kilometrów. Obciążony samolot leciał więc godzinę. Co w ciągu godziny mogło się stać, Fiebig wiedział nazbyt dobrze.

Mimo wszystko generał zabrał się energicznie do pracy. Był przecież dowódcą jednostek, które wsławiły się szczególnie. Niedawno jeszcze dowodzony przez Richthofena korpus wziął z powietrza silnie bronioną Kretę. Junkersy i Heinkle ruszyły na Pitomnik i Gumrak; chroniły je w locie Messerschmitty i Focke-Wulfy. Ponad stepami rozlegał się nieprzerwanie warkot lotniczych silników.

Rychło wzmógł się on jeszcze bardziej, ale nie maszyny niemieckie były tego przyczyną. Gdy bombowce i szturmowce ze znakiem czerwonej gwiazdy wzmogły ataki na wojska Paulusa, myśliwce radzieckie poczęły coraz silniej kąsać powietrzną armadę Richthofena. Zastosowane działania odciążające nie pomogły, ponieważ na froncie pojawiać się poczęły nowe radzieckie jednostki lotnicze, wyposażone w nowoczesne maszyny. Przestarzałe już I-16, zwane „Ratami", nad którymi Niemcy mieli przewagę szybkości i siły ognia, zniknęły już całkowicie z nieba, a na ich miejsce przybyły maszyny Jak-9 i Ła-5. Teraz stanęli naprzeciw siebie przeciwnicy równorzędni technicznie i choć 4 flota przeważała liczebnie, było jej teraz coraz trudniej walczyć, coraz więcej samolotów transportowych ubywało z szyku.

Prócz myśliwców bardzo mocno dawała się we znaki radziecka artyleria przeciwlotnicza. Pas terenu zajmowany przez oddziały radzieckie, okalające armię Paulusa, rozszerzał się coraz szybciej, a na nim jak grzyby po deszczu wyrastały nowe stanowiska obrony przeciwlotniczej. Wielu hitlerowskich lotników miało okazję zaznajomić się z jej nadzwyczajną celnością...

Ale Luftwaffe miała jeszcze w tym czasie potężne rezerwy. Göring, składając swe przyrzeczenie Hitlerowi, wiedział co mówi. Mimo więc strat Richthofen utrzymywał swój stan posiadania, a Fiebig dwoił się i troił. Mogło się zdawać, że Gumrak i Pitomnik zaspokoją nienasycony apetyt 6 armii na paliwo, broń, amunicję i żywność.

1 grudnia miało przybyć do „kotła" 200 maszyn, strącono z nich tylko 30. Przez jakiś tydzień sytuacja nie przedstawiała się wiele gorzej i Göring spacerował po Wolfschanze wielce dumny z siebie. Pewnego jednak dnia rozpoznanie lotnicze doniosło o koncentracjach radzieckich jednostek lotniczych i nim zdecydowano się na przedsięwzięcie jakiegoś przeciwdziałania, na wszystkie lotniska niemieckie w pobliżu frontu, szczególnie zaś na Morozowskij, Tacynskaja, Gumrak i Pitomnik, spadła cała lawina samolotów bombowych i szturmowych, a przeciw „mostowi" i ochraniającym go myśliwcom wystartowały nowe radzieckie eskadry myśliwskie. Gdy na ziemi wokół Stalingradu zaciskał się stalowy pierścień, w powietrzu rozgrywały się zacięte walki powietrzne o niespotykanym dotąd natężeniu. W rezultacie liczba samolotów, które miały dostarczać zaopatrzenie dla Paulusa, zaczęła z dnia na dzień maleć, niejeden zaś z tych, które trafiały do celu, niszczony bywał nad samym lotniskiem lub niszczył się sam, wpadając przy lądowaniu w świeży lej po radzieckiej bombie.

Ubywało maszyn, ubywało załóg. W połowie grudnia liczba utraconych przez Niemców samolotów transportowych szła już w setki; braki w personelu usiłowano załatać nawet pilotami ściągniętymi pospiesznie z linii komunikacyjnych „Lufthansy".

12 grudnia radzieccy przeciwlotnicy, oczekujący jak zwykle na klucze i eskadry „powietrznego mostu", nie mieli tyle co zwykle roboty. Samoloty niemieckie przejawiały mniejszą niż uprzednio aktywność, i przeważnie leciały bez zwykłej osłony. Zagadka wyjaśniła się niebawem. Z rejonu Kotielnikowa ruszyła do natarcia w kierunku Stalingradu potężna grupa pancerna generała Hotha. Niemcy użyli po raz pierwszy czołgów typu „Tygrys". Celem uderzenia miało być przebicie radzieckiego pierścienia i nawiązanie łączności z obleżoną 6 armią. Oddziały Hotha wsparte zostały większością sił 4 floty lotniczej, którymi dowodził sam Richthofen, lecz naprzeciw setkom Messerschmittów, Junkersów, Heinkli i Focke-Wulfów wyleciały setki Jaków, Migów i Ławoczkinów, a jednocześnie niemieckie czołgi spotkały się w otwartym boju z przeciwnikiem powietrznym: samolotami szturmowymi Ił-2 i bombowcami nurkującymi Pe-2.

Walki o niebywałej zaciętości toczyły się kilkanaście dni. Żołnierze Paulusa widzieli już niekiedy nocą sygnały świetlne pancernych czołówek Hotha. Lecz zgasły one i nie pojawiły się więcej. Przeciwuderzenia radzieckie rozniosły atakujące ugrupowania nieprzyjaciela.

Koniec 6 armii wydawał się już przesądzony. Radziecki pierścień wokół Stalingradu nie tylko nie osłabł, lecz wzmocnił się. Niemcom pozostała teraz ostatnia już nadzieja: droga powietrzna. Znów ponad równiną pod Tacynskaja i Morozowskij zabrzmiał huk setek silników. Na loty Fiebig pozwalał obecnie tylko w nocy, lecz i to niewiele pomagało, bo z każdych 6 maszyn docierały do celu tylko cztery. Załogi goniły resztkami sił i najczęstszym ich pożywieniem były tabletki sztucznie utrzymujące system nerwowy w napięciu.

Wkrótce dwóm głównym lotniskom zaopatrzeniowym zagroziło śmiertelne niebezpieczeństwo. 16 grudnia Armia Radziecka pokazała, że stać ją było nawet w czasie wściekłych ataków Hotha na rozpoczęcie zupełnie odrębnej operacji — natarcia znad Donu w kierunku południowym. Po rozbiciu sił przeciwnika wojska radzieckie ruszyły wprost w kierunku Tacynskaja i Morozowskij. Rankiem 22 grudnia obudzono generała Fiebiga, który zdążył przespać równą godzinę. Zerwał się na równe nogi i podbiegł do okna. Ziemię otulała gęsta mgła. Ze stepów dochodził jednostajny głuchy łoskot. Nie ulegało wątpliwości, że to zbliżała się linia frontu.

Fiebig połączył się z Richthofenem. „Trzymać lotniska dotąd, póki jest to możliwe — mówił dowódca floty. — W razie bezpośredniego zagrożenia bronić". Fiebig zawołał: „Czym mam ich bronić?" Richthofen, który miewał częste bóle głowy, ze złością odrzekł: „O to niech się martwią wojska lądowe, pan niech się martwi o samoloty. W każdym razie może pan dać im rozkaz wycofania się dopiero wówczas, gdy lotniska zacznie ostrzeliwać artyleria „Iwana".

Wkrótce artyleria „Iwana" wzięła pod swój ogień dwie główne bazy zaopatrzeniowe dla Stalingradu. 24 grudnia na lotnisku Tacynskaja pojawiły się radzieckie czołgi. Rozpoczął się oryginalny niewątpliwie pojedynek między czołgami a startującymi w panice samolotami. Ze 180 maszyn 60 pozostało na ziemi.

Generał Fiebig nie widział już tego, ponieważ jeszcze w nocy zniknął z lotniska. Nie było go też w Morozowskij, gdzie ratowało się niemal jednoczesnym startem około 150 samolotów. Również i tutaj część z nich stała się pastwą płomieni.

Wieść o tym dotarła do Hitlera tego samego dnia po południu. „Dać mi tu zaraz Göringa"! — krzyknął rozwścieczony. Jednakże Göring dziwnym przypadkiem odjechał do Berlina i nie można go było nigdzie odnaleźć. W jego zastępstwie przybył z Gołdapu feldmarszałek Milch, któremu Hitler po wyładowaniu swej złości rozkazał dalsze podtrzymanie „mostu powietrznego" i zagwarantował dostawy 300 ton materiałów dziennie dla okrążonych wojsk Paulusa.

— Mein führer, obawiam się, że nie będzie to możliwe — odważył się Milch.

— Wobec tego rozkazuję panu udać się natychmiast do Richthofena i samemu uczynić wszystko, aby stało się to możliwe! — wołał Hitler. — Widzę, że wszystkich generałów Luftwaffe ogarnęło pospolite tchórzostwo!



Generał pułkownik lotnictwa Stefan Krasowski prowadził do walki 2 armię powietrzną pod Kurskiem (zdjęcie obecne).

Hitler nie był daleki od prawdy. Gdy Milch znalazł się następnego dnia w sztabie 4 floty i wysunął wobec Richthofena zarzuty, generał powiedział:

— Proszę objąć dowództwo nad flotą, panie feldmarszałku, ja widocznie nie potrafię kierować nią dłużej.

— Cóż znowu! — Milch wyraźnie spuścił z tonu. — Ja przecież mam zająć się wyłącznie transportem powietrznym... Dowodzić flotą będzie pan! Ile samolotów transportowych jest do dyspozycji?

Na to wymijające pytanie odpowiedział Fiebig, który zdążył się już odnaleźć.

— Dysponujemy w sumie 280 maszynami...

— Mało — mruknął Milch.

— Z tego do natychmiastowego wykorzystania nadaje się nie więcej niż 100 — dokończył Fiebig.

Feldmarszałek przeraził się.

— Tylko 100? Ależ to niemożliwe! W „Robinsonie" podano mi zupełnie inne liczby...

Milch nie życzył sobie ponownego spotkania z Hitlerem, więc znów pospieszyły na pomoc Stalingradowi samoloty transportowe z całej Europy. W dziewięć dni później ich liczebność wzrosła w ramach 4 floty czterokrotnie. Było ich więcej, ale gorsze też stały się warunki lotów, samoloty musiały przelatywać paręset kilometrów nad terenami radzieckimi, ginęły więc całymi eskadrami. Ogień radzieckich myśliwców i artylerii przeciwlotniczej stawał się niezawodny. W „kotle" działały co prawda jeszcze grupy myśliwskie geschwader 4, ale okazywały się bezsilne. 4 flota topniała na oczach Milcha, jak śnieg. Pewnego dnia feldmarszałek, będąc u kresu sił, siadł do samolotu i wyruszył do Prus Wschodnich. Niedaleko Taganrogu dopadł maszyny radziecki myśliwiec i pokiereszował ją tak dotkliwie, że cudem tylko zdołała wylądować. Sam Milch powędrował do szpitala.

Generał Fiebig pozostał sam z resztkami z tysiąca samolotów, które Luftwaffe przeznaczyła dla zaopatrzenia Stalingradu. W grę wchodziły już tylko Heinkle-111, ze względu na duży dystans i konieczność posiadania własnej obrony. Gdy 10 stycznia 1943 roku radzieckie armie rozpoczęły likwidację okrążonego zgrupowania hitlerowskiego i gdy do sztabu floty dotarły wieści o zajęciu przez nie Pitomnika i Gumraku, Fiebig udał się takim Heinklem na pole bitwy. Zapewne szukał śmierci i przypadkiem tylko jej nie znalazł, ponieważ nad Stalingradem przewaga w powietrzu znajdowała się już po stronie radzieckiego lotnictwa.

*) W rejonie Demjańska Armia Radziecka otoczyła w lutym 1942 roku około 100 000 żołnierzy niemieckich; niemieckiemu dowództwu udało się część otoczonej grupy wyratować za cenę ogromnych strat; Luftwaffe zaopatrywała okrążone oddziały z powietrza.

ciąg dalszy nastąpi



Dwaj czołowi piloci radzieckich wojsk lotniczych: Iwan Kożedub (z lewej) i Aleksander Pokryszkin. Dziś — generałowie lotnictwa.

„SKRZYDLATA POLSKA" — TYGODNIK LOTNICZY ● WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE.

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 40061-7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.). Red. nacz. 42410.

Redaguje Kolegium w składzie: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-100024 Warszawa. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Prenumeratę należy wpłacać do 15 każdego miesiąca na następny.

Rękopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. NUMER PODPISANO DO DRUKU 19 MARCA 1959 R. Zam. 1470/C W-43

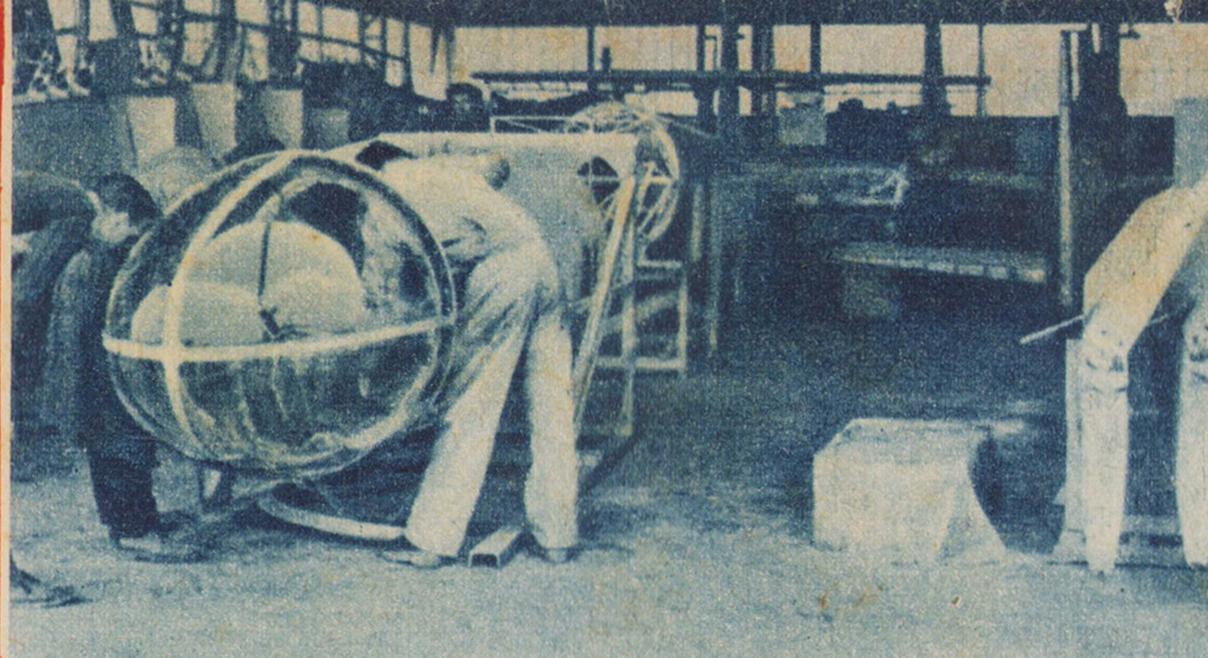


RAKIETĄ PO ŚWIECIE

STAŁY NASZ DZIAŁ „ODRZUTOWCEM PO ŚWIECIE" ZMIENIA OD BIEŻĄCEGO NUMERU NAZWĘ, TAK JAK ZMIENIAJĄ SIĘ I UNOWOCZEŚNIAJĄ STATKI POWIETRZNE. OD DZIŚ LATAMY RAKIETĄ, POSZUKUJĄC NAJBARDZIEJ AKTUALNYCH I CIEKAWYCH WYDARZEŃ W LOTNICTWIE CAŁEGO ŚWIATA.

SZYBOWIEC STRATOSFERYCZNY

Wytwórnia Breguet (Francja) realizuje wytrwale zapowiedziany kilka lat temu projekt szybowca stratosferycznego. Nowy szybowiec, zaawansowany już w budowie, nosi oznaczenie S-10. Na zdjęciu: montaż kadłuba. Pilot w kadłubie zajmuje pozycję półleżącą, głową do przodu.



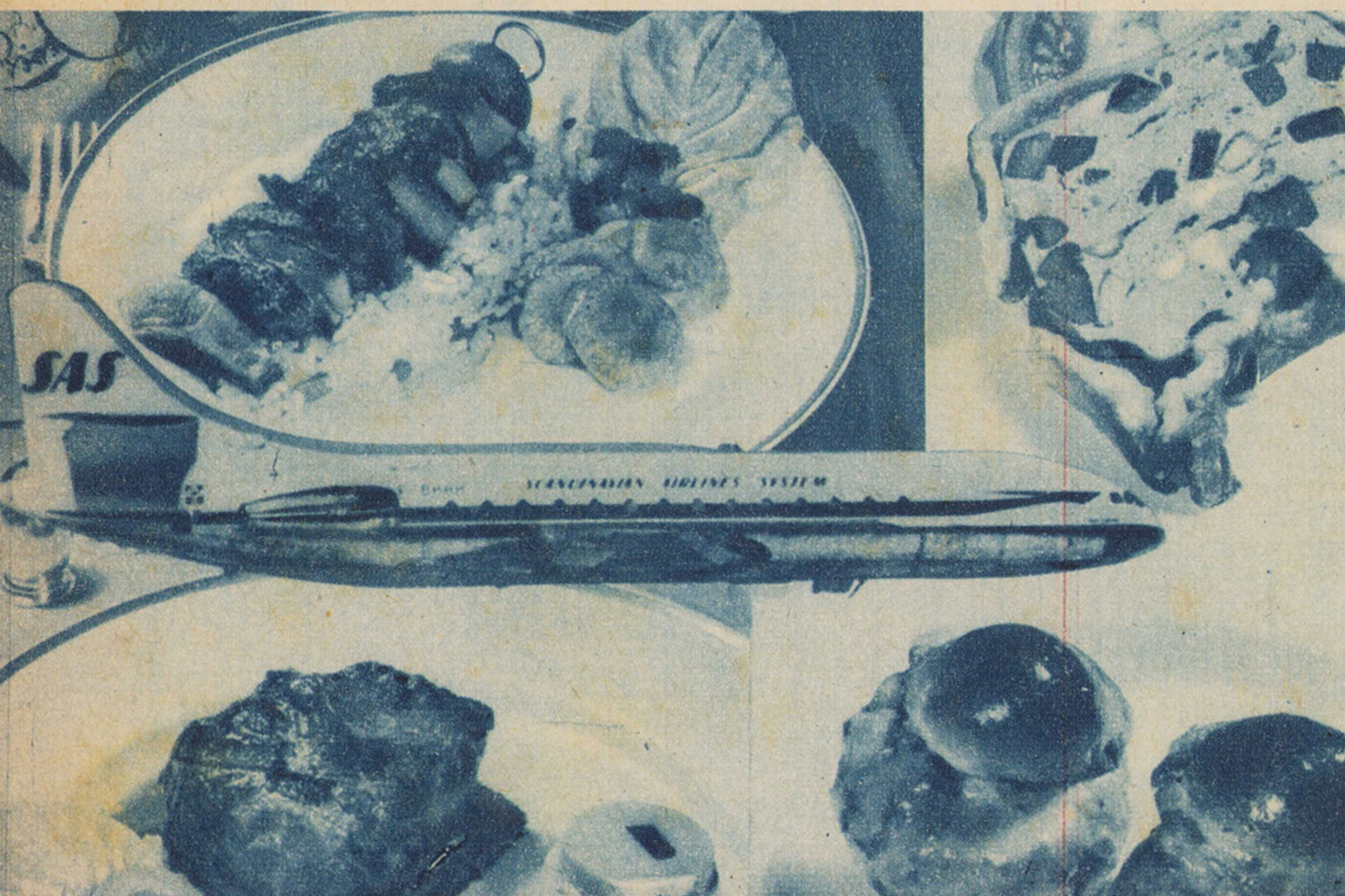
STETHOPHON

Tak nazwano opracowany w Anglii (wytwórnia Amplivox) zespół składający się z nowoczesnego mikrofonu i słuchawek, przeznaczony dla pilotów samolotów komunikacyjnych. Stethophon odznacza się małymi rozmiarami, ciężarem i podobno wygodnym użytkowaniem.

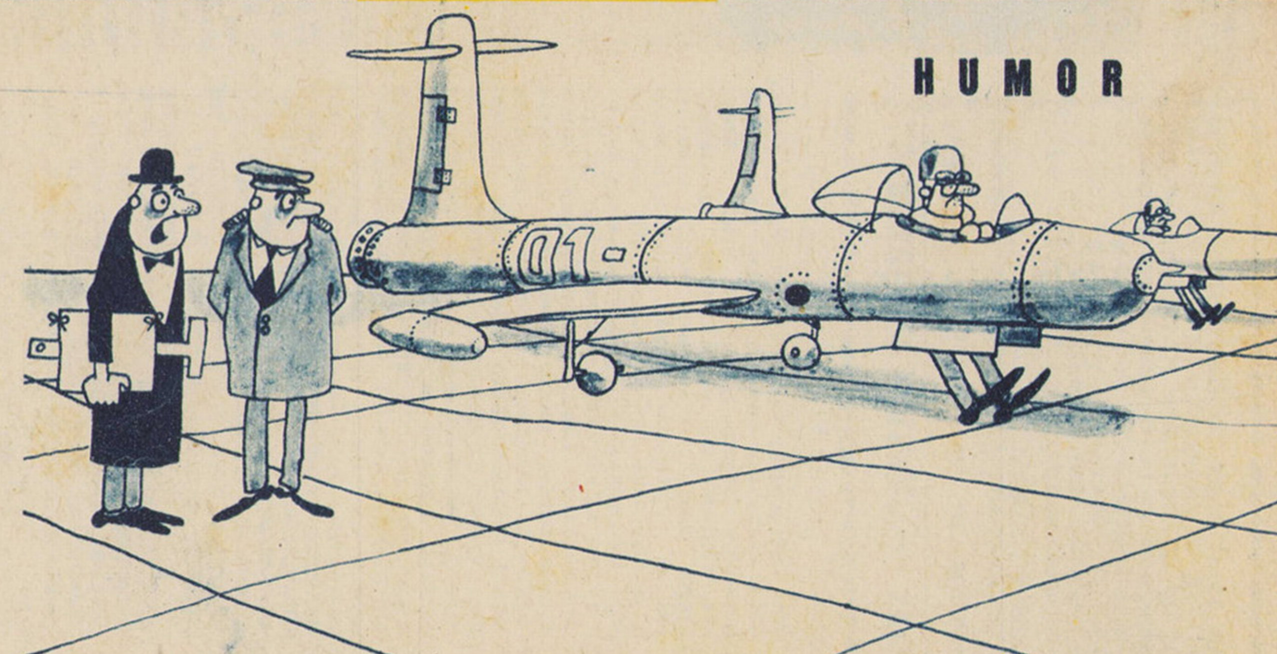


SMACZNEGO — SMACZNEGO!

Stale wzrasta prędkość i zasięg samolotów komunikacyjnych. Stale także urozmaicana jest kuchnia pokładowa poszczególnych towarzystw lotniczych, mająca ścisły, mówmy otwarcie, związek z werbunkiem nowych pasażerów. Stara dewiza: przez żołądek do serca (pasażera) na pewno ma wpływ na to, czy ktoś poleci samolotem „Sabeny" czy „BOAC". Na zdjęciu przesłanym nam z towarzystwa SAS mała próbka potraw, przyrządzanych dla podróżnych powietrznych.



HUMOR

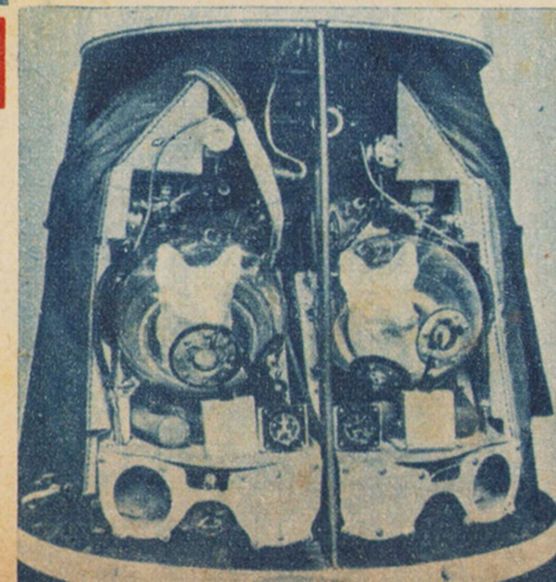


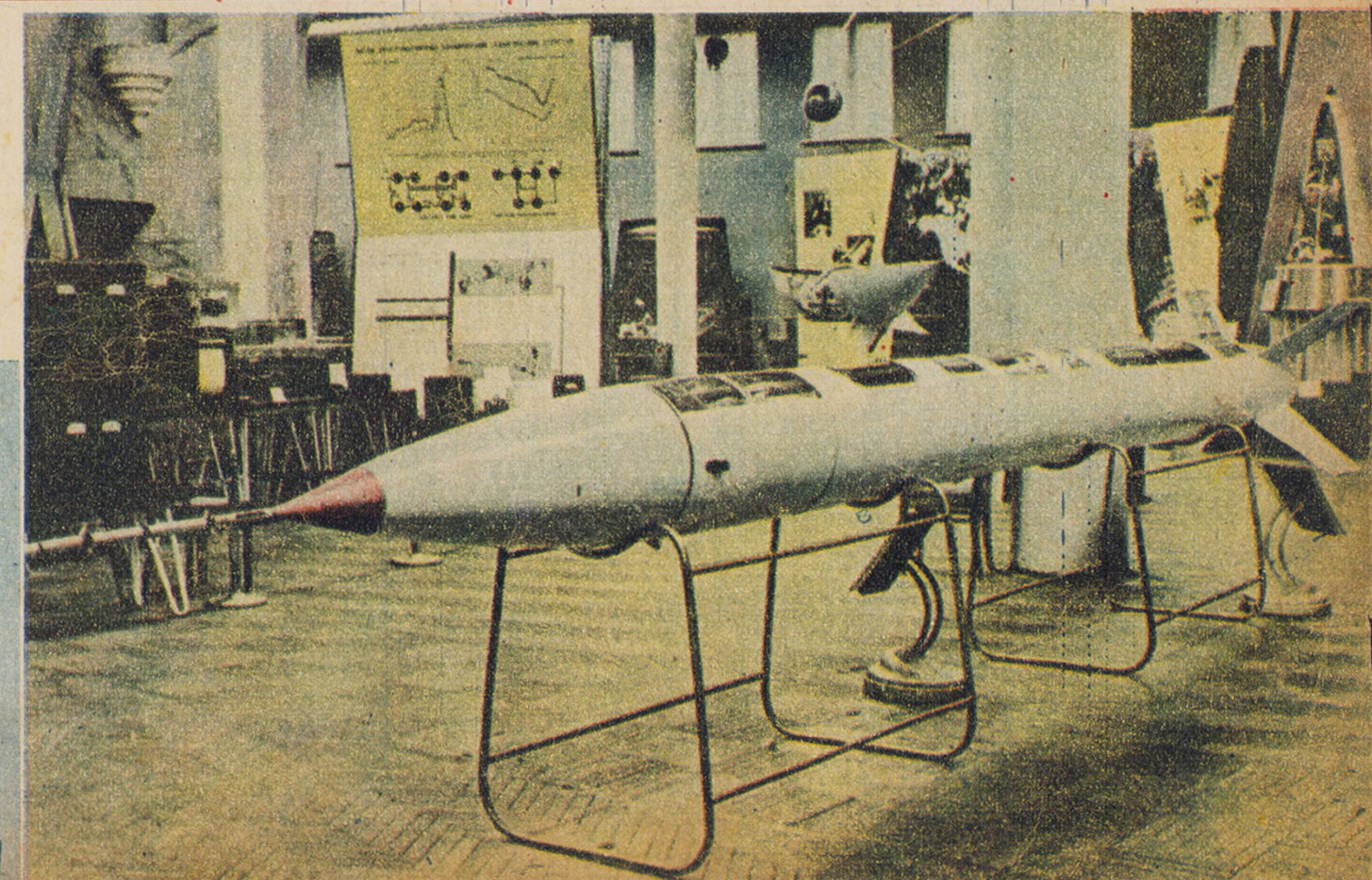
— Na każdym samolocie mamy dzięki temu usprawnieniu duże oszczędności.
Rys. Marian Smoczyński

TAJEMNICE RAKIET METEOROLOGICZNYCH

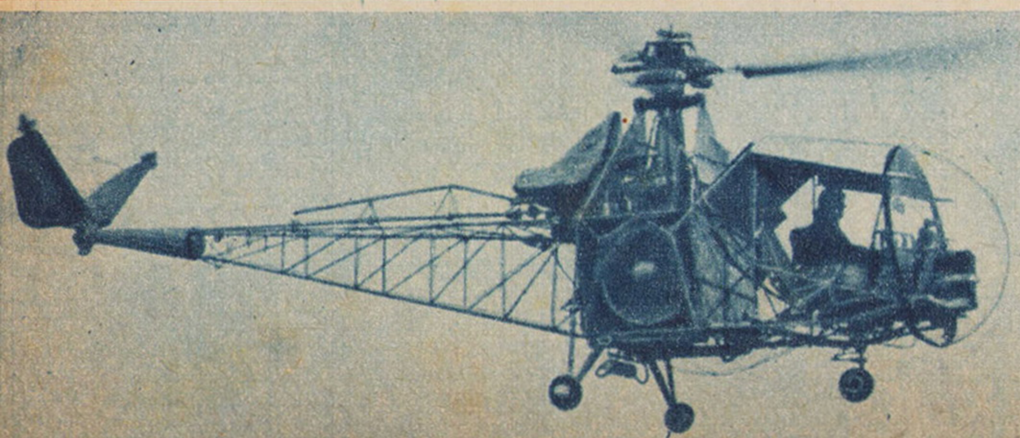
Na wystawie dorobku naukowego ZSRR w Moskwie demonstrowano model rakiety meteorologicznej, w której umieszczone były dwa psy poddane próbom ciążenia. Na zdjęciu poniżej — fragment rakiety z kabinami dla psów.

A oto druga rakieta meteorologiczna (obok) na stoisku wystawy moskiewskiej. Długość rakiety 7 m, średnica 435 mm, ciężar startowy 725 kG. Uzyskana wysokość lotu — 100 km.





PIERWSZY ŚMIGŁOWIEC NRF



Heinrich Focke w wytwórni samochodowej Borgward (NRF) skonstruował pierwszy po wojnie śmigłowiec o nazwie „Kolibri" (nazwa identyczna jak śmigłowca holenderskiego). Śmigłowiec może unieść 3 osoby i wyposażony jest w silnik Lycoming o mocy 260 KM umożliwiający prędkość lotu 160 km/h.

Zdjęcia: SAS, CAF, Aeronautics, Aviation Magazine, Zeit im Bild.